



Department
for Transport

Datblygu'r Fframwaith Rheoleiddio Cerbydau Awtomataidd

Galwad am Dystiolaeth

Rhagfyr 2025

Yr Adran Drafnidiaeth
Great Minster House
33 Horseferry Road
Llundain
SW1P 4DR



© Hawlfraint y Goron 2025

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored v3.0 oni nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i <https://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> neu cysylltwch â'r Archifau Gwladol yn www.nationalarchives.gov.uk/contact-us.

Lle rydym wedi nodi unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti, bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

Mae'r cyhoeddiad hwn hefyd ar gael ar ein gwefan yn www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport

Dylid anfon unrhyw ymholiadau ynghylch y cyhoeddiad hwn atom yn www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport

Cynnwys

Cynnwys	3
Crynodeb gweithredol	4
Cefndir	6
Pa gydrannau sy'n ffurfio fframwaith diogelwch y Ddeddf Cerbydau Awtomataidd?	Error! Bookmark not defined.
Sut i ymateb	8
Pennod 1: Cael Cerbydau Awtomataidd ar y ffordd	11
Cymeradwyaeth Math	Error! Bookmark not defined.
Awdurdodiad	Error! Bookmark not defined.
Defnyddiwr-â-Chyfrifoldeb a Gofynion Pontio	Error! Bookmark not defined.
Trwyddedu Gweithredwyr Dim Defnyddiwr-â-Chyfrifoldeb	Error! Bookmark not defined.
Yswiriant	Error! Bookmark not defined.
Pennod 2: Unwaith y bydd AVs ar y ffordd	37
Cynllun Rheoleiddio Mewn Defnydd	37
Sancsiynau	Error! Bookmark not defined.
Ymchwilio i Ddigwyddiadau	Error! Bookmark not defined.
Seiberddiogelwch AV	Error! Bookmark not defined.
Hygyrchedd	Error! Bookmark not defined.
Effeithiau Amgylcheddol Cerbydau Awtomataidd	Error! Bookmark not defined.
Beth fydd yn digwydd nesaf	Error! Bookmark not defined.
Atodiad A: Rhestr lawn o gwestiynau'r ymgynghoriad	Error! Bookmark not defined.

Crynodeb gweithredol

Cyflwyniad

Y Daith Hyd yn Hyn

Mae'r Ddeddf Cerbydau Awtomataidd (AV) 2024 yn nodi cam allweddol wrth lunio'r fframwaith rheoleiddio ar gyfer technoleg cerbydau hunan-yrru ym Mhrydain Fawr (GB). Mae'r ddeddfwriaeth hon yn sefydlu'r sylfaen gyfreithiol ar gyfer lleoli a defnyddio AV yn ddiogel ar ffyrdd cyhoeddus, gyda'r nod o gefnogi arloesi wrth flaenoriaethu diogelwch y cyhoedd, tryloywder ac atebolrwydd. Mae'n adeiladu ar [adolygiad](#) AV pedair blynedd gan Gomisiwn y Gyfraith Cymru a Lloegr a Chomisiwn y Gyfraith yr Alban (Comisiynau'r Gyfraith).

Mae'r Ddeddf AV yn gosod Prydain Fawr fel arweinydd byd-eang mewn rheoleiddio technoleg hunan-yrru, gan ddatgloi potensial diwydiant y mae disgwyl iddo fod werth hyd at £42 biliwn erbyn 2035, gan greu 38,000 o swyddi¹, gwella diogelwch ffyrdd, cryfhau logisteg a galluogi symudedd.

Mae'r Ddeddf AV yn ehangu rheoliadau diogelwch a phwerau gorfodi y tu hwnt i [Ddeddf Cerbydau Awtomataidd a Thrydanol 2018](#) (AEVA), gan sicrhau diogelwch cerbydau ac atebolrwydd y diwydiant.

Datblygu rheoliadau rhyngwladol

Mae'r Deyrnas Unedig (DU) yn cymryd rhan yn natblygiad rheoliadau rhyngwladol fel rhan o'u gwaith gyda Chomisiwn Economaidd y Cenhedloedd Unedig ar gyfer Ewrop (UNECE). Mae UNECE yn gweithio i gytuno ar reoliadau rhyngwladol ar gyfer cerbydau, gan gynnwys Systemau Gyrru Awtomataidd (ADS). Mae rheoliadau'r Cenhedloedd Unedig yn bwysig i AVs oherwydd eu bod yn darparu fframwaith cyfreithiol a thechnegol cyson sy'n sicrhau diogelwch, rhyngweithrededd, a derbyniad rhyngwladol.

¹ [Symudedd cysylltiedig ac awtomataidd 2025: gwireddu manteision cerbydau hunan-yrru - GOV.UK](#)

Diben y Galwad am Dystiolaeth

Mae'r alwad am dystiolaeth hon yn ceisio gwybodaeth a fydd yn helpu llywio deddfwriaeth eilaidd, canllawiau a datblygu polisiau, gan sicrhau bod y fframwaith rheoleiddio AV yn parhau i fod yn gymesur, yn edrych i'r dyfodol ac yn ymatebol i dechnolegau sy'n dod i'r amlwg.

Mae'r alwad am dystiolaeth wedi'i rhannu'n ddwy brif bennod, er y bydd cwestiynau sy'n ymwneud â data a chostau a manteision yn cael eu trafod ar draws y ddwy bennod:

- Pennod 1: Mae 'Cael Cerbydau AV ar y ffordd' yn ymdrin â chymeradwyaeth math cerbyd, awdurdodi, trwyddedu gweithredwyr, gofynion defnyddiwr-â-chyfrifoldeb a phontio ac yswiriant.
- Pennod 2: Mae 'Unwaith y bydd Cerbydau AV ar y ffordd' yn ymdrin â rheoleiddio mewn-defnydd, ymchwilio i ddigwyddiadau a seiberddiogelwch.

Ar ddiwedd yr alwad am dystiolaeth, mae adrannau annibynnol ar hygyrchedd ac effeithiau amgylcheddol.

Rydym yn awyddus i glywed gan ystod amrywiol o ymatebwyr. Mae hyn yn cynnwys, er nad yw'n gyfyngedig i, y rhai sy'n gweithio yn y diwydiant AV, gan gynnwys darparwyr technoleg, gweithgynhyrchwyr offer gwreiddiol, cyflenwyr cydrannau, academyddion, arbenigwyr diogelwch ffyrdd, defnyddwyr ffyrdd, undebau llafur, ymatebwyr cyntaf, y rhai sydd ag anghenion hygyrchedd, ac unrhyw un arall sydd â buddiant yn y maes hwn.

Cefndir

Pa gydrannau sy'n ffurfio fframwaith diogelwch y Ddeddf AV?

Pennod 1: Cael Cerbydau AV ar y ffordd

1. Wrth wraidd fframwaith diogelwch y Ddeddf AV mae'r Datganiad o Egwyddorion Diogelwch. Bydd y Datganiad yn nodi'r safon ddiogelwch y disgwylir i AVs gydymffurfio â hi. Bydd hyn yn cael ei ystyried gan yr awdurdod awdurdodi (yr Asiantaeth Ardystio Cerbydau, VCA) a'r rheoleiddiwr mewn defnydd pan fyddant yn cyflawni eu swyddogaethau a bydd yn llywio asesiad blynyddol o berfformiad cyffredinol cerbydau hunan-yrru. Daeth galwad am dystiolaeth ar y Datganiad o Egwyddorion Diogelwch i ben ym mis Medi 2025.
2. Er mwyn cael ei dderbyn i farchnad Prydain Fawr, rhaid i AV sicrhau cymeradwyaeth o dan y drefn gymeradwyaeth math. Mae cymeradwyaeth math yn gwerthuso a yw'r cerbyd yn bodloni'r holl safonau diogelwch technegol, amgylcheddol a safonau perfformiad eraill. Bydd ein gofynion cymeradwyaeth math ar gyfer AVs yn cael ei gysylltu'n agos i'r allbynnau'r gwaith sy'n cael ei wneud gan y Cenhedloedd Unedig i ddatblygu rheoliadau ADS².
3. Mae'r broses awdurdodi ar wahân i broses gymeradwyo math Prydain Fawr. Bydd awdurdodi yn sicrhau y gall y cerbyd yrru'n ddiogel ac yn gyfreithlon ar ein ffordd heb yrrwr. Bydd cyfrifoldebau cyfreithiol am y dasg yrru yn amrywio yn dibynnu a yw'r system hunan-yrru wedi'i defnyddio. Mae Endid Hunan-Yrru Awdurdodedig (ASDE) yn actor cyfreithiol a ddynodwyd ar gyfer pob AV sydd wedi cael awdurdodiad i weithredu'n ymreolaethol. Mae'r ASDE yn gyfrifol am sicrhau bod y cerbyd yn bodloni gofynion diogelwch a rheoleiddio perthnasol drwy gydol ei oes weithredol.
4. Bydd yr awdurdodiad yn nodi a yw nodwedd sy'n galluogi'r cerbyd i yrru ei hun yn nodwedd Defnyddiwr-â-Chyfrifoldeb (UIC) neu'n nodwedd Dim Defnyddiwr-â-Chyfrifoldeb (NUIC). Mae nodwedd UIC yn dibynnu ar gael unigolyn yn y cerbyd ac yn gallu arfer rheolaeth drosto, gan y gallai fod yn ofynnol i unigolyn gymryd drosodd reolaeth mewn rhai amgylchiadau. Tra bod nodwedd NUIC yn weithredol, gall y

² [System Yrru Awtomataidd \(ADS\) - Trafnidiaeth - Rheoliadau Cerbydau - UNECE Wiki](#)

cerbydau hyn ddim ond cludo teithwyr neu beidio â chael unrhyw bobl ynddynt o gwbl. Bydd y prosesau cymeradwyo ac awdurdodi yn cael eu cynnal gan VCA.

5. Mae'n ofynnol i weithredwr NUIC trwyddedig (NUICO) oruchwylio taith lle mae nodwedd hunan-yrru NUIC yn cael ei defnyddio. Mae trwyddedu wedi'i gynllunio i sicrhau bod gweithredwr cyfrifol yn cadw cerbydau'n ddiogel ac yn meddu ar weithdrefnau sydd ar waith yn ystod y daith.
6. Gall rhai sefydliadau fod yn ASDE ac yn NUICO ac mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i ddylunio cynllun integredig.

Pennod 2: Unwaith y bydd cerbydau AV ar y ffordd

7. Bydd rheoleiddio mewn-defnydd yn darparu goruchwyliaeth barhaus i fonitro bod cerbydau'n parhau i fodloni'r prawf hunan-yrru, trwy yrru eu hunain yn ddiogel ac yn gyfreithlon. Fel rhan o'r drefn hon, fe drefnodd Deddf AV fod set newydd o sancsiynau sifil a rheoleiddiol ar gael i'r llywodraeth. Gellir defnyddio'r sancsiynau hyn os yw ASDE neu NUICO wedi methu â chydymffurfio â'i ofynion rheoleiddio neu drwyddedu, neu os nad yw AV awdurdodedig bellach yn bodloni'r prawf hunan-yrru neu wedi cyflawni trosedd traffig. Maent yn cynnwys hysbysiadau cydymffurfio, hysbysiadau gwneud iawn a dirwyon yn ogystal ag amrywio, atal neu dynnu awdurdodiad neu drwydded yn ôl. Gellir erlyn ASDEs a NUICOs hefyd os ydynt yn camarwain rheoleiddwyr ynghylch gwybodaeth sy'n berthnasol i ddiogelwch neu'n methu â chydymffurfio â hysbysiad statudol.
8. Bydd arolygwyr statudol nad ydynt yn bwrw bai annibynnol yn cynnal ymchwiliadau i ddigwyddiadau sy'n cynnwys AVs, fel y canghennau ymchwilio i ddamweiniau presennol yn y Deyrnas Unedig sy'n cwmpasu dulliau trafnidiaeth awyr, rheilffordd a morol. Bydd hyn yn caniatáu gwelliant parhaus yn seiliedig ar sefydlu'r achos yn hytrach na cheisio neilltuo bai.

Sut i ymateb

Dechreuodd y cyfnod ymgynghori ar 4 Rhagfyr 2025 a bydd yn rhedeg tan 5 Mawrth 2026. Gwnewch yn siŵr bod eich ymateb yn ein cyrraedd cyn y dyddiad cau.

Anfonwch ymatebion yr ymgynghoriad at:

Cydlynnydd yr Ymgynghoriad

Centre for Connected and Autonomous Vehicles

Department for Transport

3rd Floor, RTG, Zone 4

Great Minister House

Llundain

SW1P 4DR

E-bost consultation@ccav.gov.uk

Smart Survey <https://www.smartsurvey.co.uk/s/UDDXNR/>

Wrth ymateb, nodwch a ydych chi'n ymateb fel unigolyn neu'n cynrychioli barn sefydliad. Os ydych chi'n ymateb ar ran sefydliad mwy, eglurwch pwy mae'r sefydliad yn ei gynrychioli a, lle bo'n berthnasol, sut y casglwyd barn yr aelodau.

Rhyddid Gwybodaeth

Gall gwybodaeth a ddarperir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, gan gynnwys gwybodaeth bersonol, fod yn destun cyhoeddi neu ddatgelu yn unol â Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 (FOIA) neu Reoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.

Os ydych chi eisiau i wybodaeth a ddarparwch gael ei thrin yn gyfrinachol, byddwch yn ymwybodol, o dan yr FOIA, fod Cod Ymarfer statudol y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio ag ef ac sy'n ymdrin, ymhlith pethau eraill, â rhwymedigaethau cyfrinachedd.

Yng ngoleuni hyn, byddai'n ddefnyddiol pe gallech esbonio i ni pam eich bod yn ystyried y wybodaeth a ddarparwyd gennych yn gyfrinachol. Os byddwn yn derbyn cais i ddatgelu'r wybodaeth, byddwn yn ystyried eich esboniad yn llawn, ond ni allwn roi sicrwydd y gellir cynnal cyfrinachedd ym mhob amgylchiad. Ni fydd ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG, ynddo'i hun, yn cael ei ystyried yn rhwymol ar yr Adran.

Diogelu Data

Mae'r alwad hon am dystiolaeth yn ceisio eich barn ar fframwaith rheoleiddio cerbydau awtomataidd. Peidiwch â darparu gwybodaeth bersonol wrth ateb y cwestiynau yn yr alwad hon am dystiolaeth.

Mae eich data personol a gesglir trwy'r alwad hon am dystiolaeth yn cael ei brosesu yn unol â'n [hysbysiad preifatrwydd ffurflenni ar-lein, arolygon ac ymgynghoriadau](#).

Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus

Mae Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus (PSED) (adran 149 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010) yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau cyhoeddus, wrth gyflawni eu swyddogaethau, roi sylw dyledus i'r angen i gyflawni'r amcanion a nodir o dan adran 149 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010.

Bydd effeithiau cydraddoldeb yn cael eu harchwilio ymhellach wrth i bolisiâu unigol ar gyfer y fframwaith rheoleiddio cerbydau awtomataidd gael eu datblygu.

Rydym yn gwahodd sylwadau ar sut y gallai fframwaith rheoleiddio AV gyflawni ymhellach yr amcanion fel y'u nodir o dan adran 149 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010 i:

- dileu gwahaniaethu, aflonyddu, erledigaeth, ac unrhyw ymddygiad arall sydd wedi'i wahardd gan neu o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010,
- hyrwyddo cyfle cyfartal rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchodedig berthnasol a phobl nad ydynt yn ei rhannu,
- meithrin cysylltiadau da rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchodedig berthnasol a phobl nad ydynt yn ei rhannu.

Cynulleidfaoedd

Rydym yn awyddus i glywed gan ystod amrywiol o ymatebwyr. Mae hyn yn cynnwys, er nad yw'n gyfyngedig i, y rhai sy'n gweithio yn y diwydiant AV, gan gynnwys darparwyr technoleg, gweithgynhyrchwyr offer gwreiddiol, cyflenwyr rhannau, academyddion, arbenigwyr diogelwch ffyrdd, defnyddwyr ffyrdd, undebau llafur, ymatebwyr cyntaf, y rhai sydd ag anghenion hygyrchedd, ac unrhyw un arall sydd â diddordeb yn y maes hwn.

Cwmpas tiriogaethol

Mae cwmpas tiriogaethol yr alwad am dystiolaeth yn cwmpasu Prydain Fawr gyfan, a gwahoddir ymatebion o bob rhan o Brydain Fawr. Byddwn yn gweithio gyda'r llywodraethau datganoledig i sicrhau bod datblygu polisiau yn ystyried cyfrifoldebau datganoledig ledled Prydain Fawr.

Asesiad Effaith

Nid oes Asesiad Effaith (IA) wedi'i baratoi ar gyfer y papur ymateb hwn i'r alwad am dystiolaeth gan mai'r ffocws oedd casglu tystiolaeth, yn hytrach nag ymgynghori ar set o gynigion. Bydd ymatebion a dderbynnir i'r alwad am dystiolaeth yn helpu i lywio cynhyrchu IA ar gyfer unrhyw gynigion polisi yn y dyfodol.

Gwneud cais am fformat arall

Y ffordd hawsaf o ymateb i'r ymgynghoriad yw defnyddio'r ffurflen ar-lein – gweler <https://www.smartsurvey.co.uk/s/UDDXNR/>.

Mae'r ffurflen ar-lein yn caniatáu i chi gadw eich cynnydd os nad ydych chi eisiau cwblhau eich ymateb mewn un tro.

Os nad ydych chi eisiau defnyddio'r ffurflen ar-lein, gallwch anfon e-bost at consultation@ccav.gov.uk i ofyn am gopi Word o'r ffurflen ymateb.

Egwyddorion yr ymgynghoriad

Mae'r ymgynghoriad hwn yn cael ei gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori'r llywodraeth. Os oes gennych unrhyw sylwadau am y broses ymgynghori, cysylltwch â:

Cydlynnydd yr ymgynghoriad

Centre for connected and Autonomous Vehicles

Department for Transport

3rd Floor, RTG, Zone 4

Great Minister House

Llundain

SW1P 4DR

E-bost consultation@ccav.gov.uk

Pennod 1: Cael Cerbydau AV ar y ffordd

Cymeradwyaeth Math

Mae'r broses gymeradwyaeth math cerbyd yn dangos ac yn ardystio bod cerbydau'n cydymffurfio â gofynion rheoleiddio perthnasol ynghylch eu diogelwch, eu diogeledd a'u perfformiad amgylcheddol cyn iddynt gael eu gwerthu neu eu cofrestru ym Mhrydain Fawr.

Mae'r gofynion ar gyfer cymeradwyaeth math wedi'u nodi mewn fframweithiau yn dibynnu ar gategori'r cerbyd. Mae cymeradwyaeth math ym Mhrydain Fawr yn cael ei lywodraethu'n bennaf gan gyfraith yr UE sydd wedi'i chymathu, yn seiliedig ar dri rheoliad fframwaith cymeradwyo math:

1. [Rheoliad \(EU\) 2018/858 \(cerbydau modur a'u trelars\)](#)
2. [Rheoliad \(EU\) Rhif 167/2013 \(cerbydau amaethyddol a choedwigaeth\)](#)
3. [Rheoliad \(EU\) Rhif 168/2013 \(cerbydau dwy neu dair olwyn a beiciau modur pedair olwyn\)](#)

Mae [Adran 91](#) o'r Ddeddf Cerbydau Hunan-yrru yn rhoi'r pŵer i'r Ysgrifennydd Gwladol ddiwygio gofynion cymeradwyaeth math i'w gwneud yn fwy addas ar gyfer cerbydau hunan-yrru. Gall gweinidogion hefyd ddiwygio gofynion cymeradwyaeth math gan ddefnyddio pwerau mewn deddfwriaeth gymathedig a [Deddf Rheoleiddio Cynnyrch a Mesureg 2025](#).

Mae pob fframwaith yn cynnwys y darpariaethau gweinyddol a gweithdrefnol ar gyfer cymeradwyaeth math, yn ogystal â'r gofynion rheoleiddio cymwys ar draws amrywiol bynciau technegol. Mae'r rheoliadau fframwaith hyn wedi'u hategu gan reoliadau cymathedig eraill, sy'n nodi safonau mwy manwl ar gyfer pob categori cerbyd.

Mae'r rhan fwyaf o'r gofynion technegol sy'n gymwys o dan fframwaith Prydain Fawr ar gyfer cerbydau modur a'u trelars wedi'u gosod trwy Reoliadau'r Cenhedloedd Unedig sydd wedi'u cysoni'n rhyngwladol. Mae'r rheoliadau hyn yn cael eu creu a'u cynnal gan Fforwm Byd-eang UNECE ar gyfer Cysoni Rheoliadau Cerbydau (WP.29), fforwm rheoleiddio byd-eang. Ar hyn o bryd mae WP.29 yn creu gofynion newydd ac yn diwygio gofynion presennol i alluogi defnyddio Cerbydau Hunan-yrru. Ar gyfer gofynion nad ydynt wedi'u gosod gan Reoliadau'r Cenhedloedd Unedig (h.y., y rhai a osodir mewn Rheoliadau'r UE

sydd wedi'u cysoni), rydym yn cydnabod bod gweithgynhyrchwyr yn gweithredu mewn marchnad Ewropeaidd ehangach a manteision cysoni. Mae'r llywodraeth hon hefyd wedi ymrwmo i gyflawni ein rhwymedigaethau o dan Fframwaith Windsor, gan nodi bod angen cymeradwyaethau'r UE yng Ngogledd Iwerddon er mwyn osgoi ffin galed rhwng Gogledd Iwerddon ac Iwerddon. O'r herwydd, mae'r llywodraeth yn tanlinellu ei hymrwymiad maniffesto i amddiffyn marchnad fewnol y Deyrnas Unedig ym mhob senario.

Ynghyd â'r ffaith bod cynllun Prydain Fawr wedi'i ddeillio o reoliadau'r UE, mae'n gwneud synnwyr ystyried y cwmbras ar gyfer cysoni wrth ddiweddarau cynllun Prydain Fawr. O ganlyniad, rydym yn parhau i fonitro gweithgaredd rheoleiddio yn yr UE ac mae gennym ragdybiaeth benodol o blaid alinio yng nghynllun Prydain Fawr.

Diwygiwyd Rheoliad (EU) 2018/858 gan Offeryn Statudol (OS) [2022 Rhif 1273](#) i greu Cynllun Cymeradwyaeth Math Prydain Fawr ar gyfer categorïau cerbydau M (teithwyr), N (nwyddau) ac O (trelars), ac mae'n nodi'r gofynion ar gyfer cymeradwyo cerbydau o'r fath mewn atodiadau perthnasol. Mae angen cymeradwyaeth math Prydain Fawr ar gyfer modelau cerbydau modur newydd a gyflwynwyd i'r farchnad ar neu ar ôl 1 Chwefror 2024. Roedd modelau a osodwyd gyntaf ar y farchnad cyn Chwefror 2024 yn destun cynllun cymeradwyaeth math Prydain Fawr dros dro (sy'n cydnabod cerbydau a gymeradwywyd i ofynion yr UE). Mae'r cymeradwyaethau dros dro hyn yn dod i ben ar ôl 2 flynedd ac ar yr adeg honno bydd angen i weithgynhyrchwyr wneud cais i VCA am gymeradwyaeth o dan y cynllun Prydain Fawr newydd. Erbyn Chwefror 2026, dylai pob cerbyd newydd a werthir ym Mhrydain Fawr gael ei gymeradwyo i'r cynllun cymeradwyaeth math Prydain Fawr diweddaraf.

Yn ogystal â chymeradwyaeth cyfres ddiderfyn, ar gyfer cerbydau a gynhyrchir mewn meintiau cyfyngedig, mae dau lwybr cymeradwyo ar gael:

- Cymeradwyaeth Cyfres Ganolig Prydain Fawr – yn seiliedig ar y gofynion a ddiffiniwyd yn flaenorol fel cymeradwyaeth math cyfres fach yr UE mewn deddfwriaeth a gedwir. Ar hyn o bryd dim ond ar gyfer rhai categorïau cerbydau (M1 ac N1) y mae'r cymeradwyaethau hyn ar gael lle mae llai na 1500 o unedau'n cael eu cynhyrchu bob blwyddyn.
- Cymeradwyaeth Cyfres Fach Prydain Fawr – parhad o'r hyn a elwid gynt yn gynllun cymeradwyaeth math cyfres fach cenedlaethol. Mae hyn ar gael ar gyfer pob categori cerbydau, gyda therfynau cynhyrchu o 250 neu 500 o unedau, yn dibynnu ar y categori.

Mae hefyd yn bosibl ceisio Cymeradwyaeth Cerbyd Unigol, cynllun cymeradwyo Cenedlaethol y Deyrnas Unedig ar gyfer cerbydau a threlars sy'n cael eu mewnforio, eu cydosod, neu eu cynhyrchu mewn niferoedd bach iawn neu fel cerbydau unigol.

Nid yw Rheoliadau (UE) Rhif 167/2013 (sy'n cwmbrasu cerbydau amaethyddol a choedwigaeth – categori T) a Rhif 168/2013 (sy'n cwmbrasu cerbydau dwy neu dair olwyn a cherbydau pedair olwyn – categori L) wedi'u diwygio eto ac nid yw'n bosibl ar hyn o bryd cael Cymeradwyaeth Math Prydain Fawr i'r naill reoliad na'r llall. Mae cynlluniau dros dro ar waith ar gyfer y ddau reoliad tan 31 Rhagfyr 2027. Ar gyfer cerbydau categori L, mae'n bosibl ceisio cymeradwyaethau unigol o dan y Cynllun Cymeradwyo Cerbyd Sengl Beiciau Modur domestig.

Cwestiwn 1: A ydych chi'n credu bod angen gwelliannau i unrhyw un o'r cynlluniau cymeradwyaeth math cerbydau i alluogi defnyddio AVs?

Os 'ydw', esboniwch pa gynlluniau cymeradwyo ydych chi'n ystyried bod angen eu diwygio i alluogi defnyddio cerbydau hunan-yrru a pham?

Cwestiwn 2: Pa welliannau ydych chi'n ystyried sydd eu hangen ar gyfer y categorïau a nodwyd yn y cwestiwn blaenorol, a pham?

Achosion defnydd, dyluniadau a gofynion cymeradwyaeth math disgwyliedig ar gyfer cerbydau hunan-yrru

Mae gan ddatblygiad technoleg hunan-yrru'r potensial i alluogi newid mewn achosion defnydd a dyluniadau cerbydau o'r normau cyfredol. Mae "achos defnydd" yn cyfeirio at sefyllfa neu senario penodol lle defnyddir system, cynnyrch neu dechnoleg i gyflawni nod penodol. Gallai enghreifftiau o achosion defnydd cerbydau newydd gynnwys cerbydau sy'n cludo teithwyr a/neu nwyddau yn unig, ar lwybr a bennwyd ymlaen llaw neu'n gweithredu'n rhydd o fewn ardal ddiffiniedig; neu gerbydau sy'n gallu hunan-yrru am ran o'r daith yn unig sydd angen gyrrwr dynol i gwblhau'r daith.

Er mwyn rheoleiddio cerbydau hunan-yrru yn briodol, rhaid cael dealltwriaeth yn gyntaf o achosion defnydd a dyluniadau cerbydau hunan-yrru yr ydym yn disgwyl eu gweld yn y dyfodol agos (y pum mlynedd nesaf) a'r dyfodol hirdymor. Er enghraifft, a fydd y cerbydau hynny'n cael eu defnyddio ar gyfer danfoniadau milltir olaf neu wedi'u cynllunio i gyflawni swyddogaethau penodol heblaw trafnidiaeth; a nodweddion y cerbydau hynny - megis nifer yr olwynion/echelau/seddi/mannau sefyll, dimensiynau, masau, a chyflymderau).

Cwestiwn 3: Yn eich barn chi, beth fydd dyluniadau cerbydau hunan-yrru a ddefnyddir yn y 5 mlynedd nesaf?

Cwestiwn 4: Yn eich barn chi, a ydych chi'n disgwyl i unrhyw ddyluniadau fod yn benodol i'r Deyrnas Unedig, a pham?

Cwestiwn 5: Yn eich barn chi, beth fydd achosion defnydd cerbydau hunan-yrru a ddefnyddir yn y 5 mlynedd nesaf yn y Deyrnas Unedig?

Cwestiwn 6: Yn eich barn chi, a ydych chi'n disgwyl i unrhyw achosion defnydd fod yn benodol i'r Deyrnas Unedig, a pham?

Awdurdodi

Awdurdodi cerbydau ffordd ar gyfer defnydd awtomataidd

Mae'r Ddeddf AV yn cyflwyno'r 'prawf hunan-yrru' y mae'n rhaid ei fodloni, ochr yn ochr â gofynion eraill, er mwyn i gerbyd gael ei awdurdodi i'w ddefnyddio ym Mhrydain Fawr ac i newid y cyfrifoldeb cyfreithiol am ymddygiad y cerbyd.

Wrth asesu a yw cerbyd yn bodloni'r prawf hunan-yrru, rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol roi sylw penodol i'r Datganiad o Egwyddorion Diogelwch, a luniwyd gyda'r bwriad o sicrhau gwell diogelwch ar y ffyrdd o ddefnyddio AVs.

Gall awdurdodiad fod yn berthnasol i un cerbyd, sawl cerbyd, neu fath o gerbyd – h.y. grŵp o gerbydau sy'n rhannu nodweddion dylunio cyffredin, fel model penodol gan un gwneuthurwr.

Y prawf hunan-yrru

Mae [Adran 1](#) o'r Ddeddf AV yn nodi bod cerbyd yn "bodloni'r prawf hunan-yrru" os -

(a) Mae wedi'i gynllunio neu ei addasu gyda'r bwriad y bydd nodwedd o'r cerbyd yn caniatáu iddo deithio'n ymreolaethol, a

(b) Mae'n gallu gwneud hynny, trwy gyfrwng y nodwedd honno, yn ddiogel ac yn gyfreithlon.

Mae'r prawf hwn yn ystyried a oes 'nodwedd' o'r cerbyd yn galluogi'r cerbyd i deithio'n ymreolaethol. Mae teithio'n ymreolaethol yn golygu nad unigolyn sy'n rheoli'r cerbyd ond offer y cerbyd, ac nad yw'r cerbyd na'i amgylchoedd yn cael eu monitro gan unigolyn gyda'r bwriad o ymyrryd ar unwaith wrth yrru.

Dylid asesu a yw cerbyd yn bodloni'r prawf trwy gyfeirio at leoliad ac amgylchiadau'r daith arfaethedig honno (a gall amrywio o ran gwahanol leoliadau ac amgylchiadau).

Nodweddion hunan-yrru

Mae'r prawf hunan-yrru yn ystyried a fydd 'nodwedd' o'r cerbyd yn caniatáu i'r cerbyd deithio'n ymreolaethol. Mae nodwedd hunan-yrru yn cyfeirio at weithrediad penodol y gall y cerbyd ei wneud, a gall cerbydau fod â mwy nag un.

O dan [adran 4](#) o'r Ddeddf AV, ar gyfer pob nodwedd sy'n bodloni'r prawf hunan-yrru, rhaid i awdurdodiad yr Ysgrifennydd Gwladol nodi:

(a) a yw dull gweithredu'r nodwedd yn "defnyddiwr-â-chyfrifoldeb" neu'n "dim-defnyddiwr-â-chyfrifoldeb",

(b) sut mae'r nodwedd yn cael ei sbarduno a'i diffodd, ac

(c) y lleoliadau a'r amgylchiadau y mae'r cerbyd (ym marn yr Ysgrifennydd Gwladol) yn bodloni'r prawf hunan-yrru yn rhinwedd y nodwedd.

Cwestiwn 7: Yn eich barn chi, pa fathau o dystiolaeth ddylai fod yn sail i gais am awdurdodiad?

Cwestiwn 8: Yn eich barn chi, pa dystiolaeth a gesglir yng nghan cymeradwyaeth math cerbyd, os o gwbl, y dylid ei defnyddio i gefnogi penderfyniad awdurdodi?

Cwestiwn 9: Yn eich barn chi, a ydych chi'n credu bod gan geoffensio neu fapio amgylcheddol rôl mewn cymeradwyo parth dylunio gweithredol (ODD), a pham?

Gofynion awdurdodi

Mae [Adran 5](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi pŵer i'r Ysgrifennydd Gwladol wneud rheoliadau i sefydlu 'gofynion awdurdodi' ar gyfer cerbydau hunan-yrru yn gyffredinol, yn ogystal â'r gallu i osod amodau penodol i awdurdodiadau unigol.

Mae'r Ddeddf AV yn cynnwys pŵer cyffredinol i osod gofynion awdurdodi, y gellir eu defnyddio ymhlith pethau eraill yn y pedwar maes canlynol: gofynion sy'n ymwneud â cherbyd, endid hunan-yrru awdurdodedig, 'galwadau pontio', a chasglu a rhannu gwybodaeth. Gellir gosod y rhain fel gofynion cychwynnol neu barhaus. Rhaid bodloni gofynion awdurdodi cychwynnol er mwyn i'r cerbyd gael ei awdurdodi yn y lle cyntaf, a rhaid parhau i fodloni gofynion awdurdodi parhaus er mwyn i'r cerbyd barhau i fod wedi'i awdurdodi. Bydd cydymffurfiaeth yn cael ei monitro gan y cynllun rheoleiddio mewn defnydd.

Gofynion awdurdodi sy'n ymwneud â'r cerbyd

Gall gofynion awdurdodi o'r math hwn ymwneud â:

- gallu'r cerbyd i adnabod a gorfodi ei baramedrau gweithredu diogel ei hun, megis ei oes weithredu uchaf
- sut y dylai ADS y cerbyd ymddwyn – megis yr angen i ufuddhau i derfynau cyflymder a rheolau traffig
- gallu'r cerbyd i adnabod pryd mae o fewn neu y tu allan i ODD ei ADS – er enghraifft, y tywydd cyffredinol neu'r math o ffordd
- gallu'r cerbyd i adnabod nifer y teithwyr neu gyfaint y cargo, er enghraifft i atal gorlwytho
- darpariaethau ar gyfer galluoedd y cerbyd o ran storio, amddiffyn a rhannu gwybodaeth. Gallai hyn gynnwys gosod gofynion ar gyfer darparu gwybodaeth am y cerbyd i berchnogion, defnyddwyr-â-chyfrifoldeb, a cheidwaid cofrestredig; a
- ffactorau eraill – megis gofynion seiberddiogelwch.

Cwestiwn 10: Yn eich barn chi, a oes unrhyw ofynion awdurdodi penodol sy'n ymwneud â'r cerbyd y dylid, neu na ddylid, eu cynnwys, a pham?

Gofynion awdurdodi sy'n ymwneud â'r endid hunan-yrru awdurdodedig

Mae [Adran 6](#) o'r Ddeddf AV yn ei gwneud yn ofynnol i bob Cerbyd Hunan-yrru a ddefnyddir ar ffyrdd Prydain Fawr gael ei gefnogi gan gwmni neu unigolyn addas sy'n cymryd cyfrifoldeb am sut mae'r cerbyd yn gyrru. Dyma'r 'endid hunan-yrru awdurdodedig', neu 'ASDE'.

Rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol osod gofynion awdurdodi sy'n dynodi ASDE. Mae'r ASDE o dan gyfrifoldeb cyffredinol i sicrhau bod ei gerbydau hunan-yrru yn parhau i fodloni'r prawf hunan-yrru yn rhinwedd ei nodweddion awtomeiddio awdurdodedig yn barhaus drwy gydol oes yr AV.

Dylai ASDE fod o enw da, sefyllfa ariannol dda; a bod yn gymwys i gyflawni ei ddyletswyddau.

Mae enw da yn gysyniad sefydledig mewn rheoleiddio cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a cherbydau nwyddau. Mae'n amlwg, er enghraifft, nad yw person ag enw da os oes ganddo gollfarnau heb eu disbyddu am droseddau difrifol neu berthnasol.

O ran sefyllfa ariannol, y nod yw penderfynu bod gan yr ASDE ddigon o adnoddau ariannol i:

- ddiweddarau'r feddalwedd drwy gydol oes y cerbyd, gan gynnwys diweddariadau seiberddiogelwch perthnasol,
- ymateb i ofynion rheoliadau mewn-defnydd; ac
- os oes angen, bodloni cosbau a gorchmynion gwneud iawn.

Fodd bynnag, gall gofynion sefyllfa ariannol fod yn hyblyg ac yn gymesur â graddfa'r defnydd. Er enghraifft, yn hytrach na phrofi cronfeydd arian parod, efallai y bydd ASDE yn gallu dangos mynediad at adnoddau digonol mewn gwahanol ffyrdd, er enghraifft ar ffurf balans banc neu gymdeithas adeiladu, a/neu gyfleuster gorddrafft, a/neu yswiriant ar waith.

Bydd yn rhaid i bob ASDE hefyd brofi cymhwysedd proffesiynol parhaus. Un dull fyddai ei gwneud yn ofynnol i'r ASDE gyflwyno system rheoli diogelwch wedi'i dogfennu, gan ddiffinio rolau unigol gyda chyfrifoldebau clir a gofynion cymhwysedd ar gyfer pob un.

Gallai mathau o dystiolaeth a all gyfrannu at yr asesiad gynnwys:

Enw da:

- a ydyn nhw, neu unrhyw uwch-swyddogion cysylltiedig, erioed wedi cael eu heuogfarnu o drosedd berthnasol
- a all tystlythyrau gan unigolion neu sefydliadau dystio i'w cymeriad
- a ydyn nhw erioed wedi bod yn destun camau disgyblu gan gorff proffesiynol neu reoleiddio.

Sefyllfa ariannol:

- a ydyn nhw neu eu busnes erioed wedi cael eu datgan yn fethdalwr neu'n ansolfent (gan gynnwys dyddiadau a manylion perthnasol)
- a oes unrhyw ddyledion, hawliadau neu farnau heb eu talu yn eu herbyn
- a allant ddarparu dystiolaeth o sefydlogrwydd ariannol, fel cyfrifon wedi'u harchwilio neu sgoriau credyd a digon o arian neu asedau i fynd i'r afael ag unrhyw faterion.

Cymhwysedd proffesiynol:

- a ydyn nhw wedi cydymffurfio â'r holl ofynion rheoleiddio a thrwyddedu perthnasol yn eu maes
- a ydyn nhw wedi cael unrhyw asesiadau neu wiriadau o enw da gan gyrff rheoleiddio eraill

Cwestiwn 11: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ASDE ag enw da?

Cwestiwn 12: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ASDE â sefyllfa ariannol dda?

Cwestiwn 13: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ASDE yn gallu cyflawni gofynion awdurdodi yn gymwys?

Cwestiwn 14: Yn eich barn chi, a oes unrhyw ofynion awdurdodi penodol eraill sy'n ymwneud â'r ASDE y dylid, neu na ddylid, eu cynnwys, a pham?

Gofynion awdurdodi sy'n ymwneud â chasglu a rhannu gwybodaeth

Mae [Adrannau 5](#) a [12](#) o Ddeddf AV yn rhoi pwerau i'r Ysgrifennydd Gwladol osod gofynion awdurdodi a thrwyddedu gweithredwyr yn y drefn honno.

Bydd sicrhau a rheoleiddio diogelwch AV yn dibynnu ar wybodaeth a ddarperir gan ASDEs. Felly gall gofynion awdurdodi a rheoliadau trwyddedu gweithredwyr gynnwys gofynion ynghylch casglu a rhannu gwybodaeth. Mae rhannu gwybodaeth yn cyfeirio at rannu gyda'r Ysgrifennydd Gwladol neu awdurdodau cyhoeddus eraill, a chyda busnesau preifat. Er enghraifft, efallai y bydd yn rhaid rhannu gwybodaeth gydag yswirwyr er mwyn galluogi datrys hawliadau yswiriant yn iawn.

Rhaid casglu a rheoli gwybodaeth mewn ffordd sy'n amddiffyn preifatrwydd pobl wrth alluogi rheoleiddio effeithiol o ddefnydd cerbydau awtomataidd. Rhaid i ofynion rhannu nodi'r diben y bwriedir rhannu'r wybodaeth ar ei gyfer: mae rhannu at ddiben heb awdurdod yn drosedd o dan [adran 42\(4\)](#) o'r Ddeddf AV. Mae hyn wedi'i gynllunio i gyfyngu ar rannu neu ddefnyddio data yn amhriodol at ddibenion heblaw'r rhai a fwriadwyd. I'r graddau y mae'r data'n cynnwys data personol, efallai y bydd yn rhaid hysbysu testunau data am y dibenion y gellir prosesu eu data ar eu cyfer.

Y Gofrestr awdurdodiadau

O dan [adran 10](#) o'r Ddeddf AV, bydd yn ofynnol i'r llywodraeth gadw cofrestr gyhoeddus o awdurdodiadau cerbydau hunan-yrro, gan gofnodi hunaniaeth yr ASDE perthnasol.

Mae awdurdodiad yn dod i rym pan gaiff ei gofnodi yn y gofrestr. Gall yr Ysgrifennydd Gwladol osod gofynion awdurdodi a gynlluniwyd i leihau'r tebygolrwydd y bydd cerbyd yn cael ei ddefnyddio mewn ffordd nad yw bellach yn unol â'i awdurdodiad neu o ganlyniad i amrywiad, ataliad neu dynnu'n ôl.

Rhaid diwygio'r gofrestr i adlewyrchu unrhyw fesur awdurdodi perthnasol, gan gynnwys:

- amrywio, atal neu dynnu awdurdodiad cerbyd awtomataidd yn ôl,
- gwrthdroi amrywiad,
- codi ataliad, neu
- adfer awdurdodiad a dynnwyd yn ôl.

Bwriad y gofrestr gyhoeddus hon yw darparu cofrestr dryloyw a chywir o awdurdodiadau cerbydau hunan-yrru. Gall y gallu i gael mynediad at y gofrestr ar-lein wella lefelau ymddiriedaeth yn niogelwch cerbydau hunan-yrru sy'n gweithredu ar y ffordd.

Cwestiwn 15: Yn eich barn chi, pa wybodaeth ychwanegol, os o gwbl, y dylid ei chasglu ar y gofrestr awdurdodiadau?

Cwestiwn 16: Sut y gallech ddisgwyl defnyddio'r wybodaeth sydd ar gael o fewn y gofrestr awdurdodiadau?

Gweithdrefn awdurdodi

Mae [Adran 11](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i'r Ysgrifennydd Gwladol wneud rheoliadau ynghylch y weithdrefn ar gyfer rhoi awdurdodiad, yn ogystal ag ar gyfer amrywio, atal neu dynnu awdurdodiad yn ôl lle gwneir hyn gyda chytundeb yr ASDE.

Gall y rheoliadau ynghylch y weithdrefn awdurdodi nodi:

- ffurf a chynnwys cais am awdurdodiad
- y ffioedd sy'n daladwy am gais am awdurdodiad; a chan bwy y gellir gwneud cais o'r fath
- archwilio cerbydau
- hysbysu penderfyniadau; ac
- adolygiadau ac apeliadau yn erbyn penderfyniadau.

Bydd yn bwysig bod y weithdrefn awdurdodi yn gymesur fel nad yw'n cyfyngu ar gystadleuaeth yn y farchnad, gan sicrhau bod y broses yn gynhwysfawr ac yn drylwyr fel bod y cerbydau'n cael eu defnyddio'n ddiogel, yn saff ac yn ddibynadwy.

Cwestiwn 17: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth ddatblygu'r weithdrefn awdurdodi?

Cwestiwn 18: Yn eich barn chi, a oes gwersi o feysydd rheoleiddiedig eraill a ddylai lywio'r drefn awdurdodi, a pham?

Drwy gydol oes cerbyd awtomataidd, gall ASDE geisio ehangu ODD awdurdodedig a/neu nodweddion yr ADS ac efallai y bydd angen iddo ddiweddarau meddalwedd, er enghraifft mewn ymateb i ddysgu o'r byd go iawn. Mae angen proses arnom fel y gall y llywodraeth sicrhau bod y newidiadau hynny'n parhau i fodloni amodau awdurdodi.

Cwestiwn 19: Yn eich barn chi, pa brosesau ddylai fod ar waith i sicrhau bod cerbydau awdurdodedig yn parhau i fodloni'r safon diogelwch gyfreithiol dros amser?

Cwestiwn 20: Yn eich barn chi, sut y dylid rheoli newidiadau i feddalwedd neu swyddogaeth o safbwynt awdurdodi, a phryd ddylai fod angen ail-awdurdodi?

Costau a Manteision Awdurdodi

Mae'n debygol y bydd rhai yn y gymdeithas yn elwa o ddeddfwriaeth newydd, tra gall eraill weld costau uwch. Gallai'r costau a'r manteision hyn effeithio ar fusnesau, aelwydydd, llywodraeth, a chymdeithas ehangach. Bydd ymatebion i'r cwestiwn canlynol yn cael eu hystyried wrth gynnal gwerthusiad o opsiynau polisi ar gyfer deddfwriaeth awdurdodi.

Cwestiwn 21: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith safonau awdurdodi?

Cwestiwn 22: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith safonau awdurdodi?

Defnyddiwr-â-Chyfrifoldeb a Gofynion Pontio

Rôl y defnyddiwr-â-chyfrifoldeb

Creodd y Ddeddf AV endid cyfreithiol newydd, y 'defnyddiwr-â-chyfrifoldeb' (UIC). Os yw nodwedd hunan-yrru yn gofyn am berson cyfrifol y tu mewn i'r cerbyd, y person hwnnw yw'r gyrrwr tra bod y nodwedd wedi'i diffodd, ac yn dod yn UIC pan fydd y nodwedd hunan-yrru wedi'i sbarduno. Ni fydd yr UIC yn gyfrifol am y ffordd y mae'r cerbyd hunan-yrru yn gyrru pan fydd y nodwedd wedi'i sbarduno.

Mae [Adran 46](#) o'r Ddeddf AV yn cynnwys y diffiniad cyfreithiol o'r UIC. O dan adran 46, yr unigolyn yw UIC cerbyd os—

(a) mae'r cerbyd yn gerbyd awtomataidd awdurdodedig gyda nodwedd defnyddiwr-â-chyfrifoldeb awdurdodedig,

(b) mae'r nodwedd honno wedi'i sbarduno, a

(c) mae'r unigolyn yn y cerbyd, ac mewn sefyllfa i arfer rheolaeth arno, ond nid yw'n ei reoli.

Pan fydd nodwedd UIC yn cael ei defnyddio, rhaid i'r UIC fod yn gymwys ac yn addas i yrru, ac mewn sefyllfa i arfer rheolaeth. Mae'r UIC yn cadw cyfrifoldebau nad ydynt yn gysylltiedig â rheoli'r cerbyd yn ddynamig a gellir galw arno i gymryd yr awenau gyrru os

yw'r ADS yn cyhoeddi galw am bontio - ac efallai y bydd yn rhaid iddo yrru am ran o'r daith i gyrraedd ei gyrchfan.

Rhaid i UIC fod yn effro, aros yn y sedd yrru, a gallu ymgymryd â'r dasg yrru o fewn y cyfnod pontio gofynnol (yr amser a roddir i'r UIC adennill ymwybyddiaeth o'r sefyllfa cyn ail-gymryd rheolaeth yrru ddynamig). Rhaid i UICs fodloni gofynion eraill a osodir ar yrrwyr o dan [Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988](#), megis:

- dal trwydded yrru briodol ar gyfer y cerbyd dan sylw ([Section 87](#))
- peidio â bod wedi'i wahardd ([Section 103](#))
- peidio â bod dros y terfyn ar gyfer alcohol ([Section 5](#)) neu gyffuriau ([Section 5A](#))

Nid oes gofyn i'r UIC gadw ei lygaid ar y ffordd ac felly bydd yn gallu defnyddio sgrin adloniant adeiledig y cerbyd i gyflawni gweithgareddau eraill – gan y bydd yn diffodd yn awtomatig os cyhoeddir galw am bontio. Mae defnyddio ffonau symudol yn parhau i fod wedi'i wahardd. Mae'r Ddeddf AV yn caniatáu gwneud gwelliannau neu esboniadau i ddeddfwriaeth ynghylch y gweithgareddau y caniateir i UIC eu gwneud yn y dyfodol, trwy'r pŵer i ddiwygio deddfwriaeth bresennol yn [Automated Vehicles Act 2024](#), mae hyn yn ychwanegol at y pwerau sydd eisoes ar gael yn Neddf Traffig Ffyrdd 1988. Bydd hyn yn caniatáu hyblygrwydd os yw'r datblygiadau mewn technoleg ac ymchwil yn awgrymu ei fod yn ddiogel.

Rydym am ddeall barn ynghylch a oes gweithgareddau nad ydynt yn ymwneud â gyrru y dylid caniatáu i UIC eu gwneud, na all gyrrwr eu gwneud.

Cwestiwn 23: Yn eich barn chi, a ddylid datgymhwyso unrhyw waharddiadau presennol ar weithgareddau nad ydynt yn gysylltiedig â gyrru gan UIC?

Os 'dylid', pa weithgareddau a pham?

Os 'na ddylid', pam lai?

Cwestiwn 24: Pa dystiolaeth, os o gwbl, allwch chi ei chyflenwi ar allu gyrrwr i ail-afael mewn rheolaeth yn ddiogel ar ôl diffodd tasgau gyrru? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 25: Yn eich barn chi, a ddylai fod hyfforddiant penodol ar gyfer UIC?

Cwestiwn 26: Pa ganlyniadau gwybodaeth a sgiliau, os o gwbl, ddylai'r hyfforddiant eu darparu?

Cwestiwn 27: Yn eich barn chi, pa mor aml ddylai UICs ymgymryd â hyfforddiant neu brofion o'u gallu?

Nid yw'r defnyddiwr-â-chyfrifoldeb yn atebol am y dull gyrru

Lle mae cerbyd wedi'i awdurdodi i'w ddefnyddio fel cerbyd hunan-yrru, mae wedi'i ystyried ei fod yn gallu gyrru ei hun yn ddiogel ac yn gyfreithlon heb yr angen i fonitro'r cerbyd na'i amgylchoedd gan bobl gyda'r bwriad o ymyrryd ar unwaith.

Lle mae nodwedd awtomataidd awdurdodedig yn cael ei defnyddio, gall unigolyn hawlio imiwnedd rhag rhai troseddau sy'n deillio o'r ffordd y mae'r cerbyd yn cael ei yrru mewn dau senario:

- Lle roedd yr unigolyn yn UIC y cerbyd ar adeg y weithred a fyddai'n gyfystyr â'r drosedd, a
- Lle mae'r weithred a fyddai'n gyfystyr â'r drosedd yn deillio o rywbeth a wnaed gan y cerbyd pan oedd yr unigolyn yn UIC iddo, a bod y cerbyd yn rhoi rheolaeth yn ôl i'r unigolyn mewn amgylchiadau lle na allai gyrru'n ofalus a chymwys fod wedi osgoi cyflawni'r drosedd.

Mae'r ffordd y mae'r cerbyd yn cael ei yrru yn cynnwys, er enghraifft, y defnydd o'i signalau a'i yrru, ond nid yw'n cynnwys, er enghraifft, cyflwr na chymwysterau'r gyrrwr.

Eithriadau rhag imiwnedd

Mae pedair sefyllfa benodol lle nad yw imiwnedd yr UIC rhag troseddau dull gyrru yn berthnasol:

1. *Ar ôl i'r cyfnod pontio ddod i ben.* Os yw cerbyd yn gofyn yn briodol i UIC gymryd rheolaeth yn ôl, trwy alwad pontio, mae'r UIC yn dod yn gyfrifol am ymddygiad gyrru'r cerbyd ar ôl y cyfnod pontio, gan gynnwys unrhyw ganlyniadau os nad yw'r UIC yn ail-afael mewn rheolaeth. Mae eithriad cyfyngedig i hyn lle mae'r weithred sy'n ffurfio'r drosedd yn deillio o'r cerbyd heb ddelio'n ddiogel â sefyllfa lle methodd yr UIC â chymryd rheolaeth erbyn diwedd y cyfnod pontio.
2. *Troseddau sy'n deillio o'r safle lle mae'r AV wedi'i barcio neu wedi'i stopio fel arall neu wedi'i adael yn llonydd,* lle mae'r UIC wedi gadael y cerbyd yn wirfoddol tra ei fod yn y safle hwnnw.
3. *Troseddau sy'n deillio o'r cerbyd yn mynd i mewn i ffordd benodol neu ardal arall neu'n aros arni heb dalu tollau neu dâl gofynnol,* fel y tâl tagfeydd yn Llundain neu Doll yr M6.
4. *Ar adeg:*
 - a. *y weithred a wnaed gan y cerbyd tra roedd yr unigolyn yn UIC iddo a fyddai'n gyfystyr â'r drosedd, neu*
 - b. *y peth a wnaed gan y cerbyd a arweiniodd at y weithred honno ar ôl i reolaeth gael ei phontio'n ôl i'r UIC,*
 - (i) roedd nodwedd defnyddiwr-â-chyfrifoldeb y cerbyd wedi'i sbarduno heblaw yn ei leoliadau a'i amgylchiadau awdurdodedig, a
 - (ii) mae'r UIC, neu berson arall hyd y gŵyr yr UIC, wedi achosi hynny, trwy ymyrryd yn fwriadol ag offer y cerbyd.

Mae [Section 51\(4\) and \(5\)](#) o'r Ddeddf AV yn darparu bod imiwnedd, a'r eithriadau iddi a ddisgrifir uchod, ar gael lle mae awdurdodiad y cerbyd wedi'i amrywio, ei atal neu ei

dynnu'n ôl, nad oedd yr UIC yn gwybod neu na ellid yn rhesymol ddisgwyl iddo wybod bod hyn yn wir. Hefyd, lle defnyddiodd yr UIC y cerbyd yn unol â gofynion yr awdurdodiad cyn i'r awdurdodiad gael ei amrywio, ei atal neu ei dynnu'n ôl.

Cwestiwn 28: Sut y dylid hysbysu UIC am unrhyw newidiadau i awdurdodiad y cerbyd?

Costau a Manteision o reoleiddio defnyddiwr-â-chyfrifoldeb

Mae'n debygol y bydd rhai yn y gymdeithas yn elwa o ddeddfwriaeth newydd, tra gall eraill weld costau uwch. Gallai'r costau a'r manteision hyn effeithio ar fusnesau, aelwydydd, llywodraeth a chymdeithas ehangach. Bydd ymatebion i'r cwestiwn canlynol yn cael eu hystyried wrth gynnal gwerthusiad o opsiynau polisi ar gyfer deddfwriaeth UIC.

Cwestiwn 29: Yn eich barn chi, pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio UIC?

Cwestiwn 30: Yn eich barn chi, pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio UIC?

Gofynion Pontio

Gofyniad pontio yw gofyniad amserol i'r UIC gymryd rheolaeth o'r cerbyd pan fydd angen i gerbyd hunan-yrru drosglwyddo rheolaeth yn ôl. Rhaid rhoi digon o amser i'r UIC adennill ymwybyddiaeth o'r sefyllfa cyn ail-gymryd rheolaeth yrru ddynamig: dyma'r 'cyfnod pontio'.

Gofynion awdurdodi sy'n ymwneud â gofynion pontio

Rhaid gosod gofynion awdurdodi i sicrhau bod y gofyniad pontio yn ddiogel. Mae [Section 7\(3\)](#) yn nodi bod rhaid i ofynion awdurdodi sicrhau, cyn belled ag y bo'n rhesymol ymarferol, y bydd y gofyniad pontio yn gallu cael ei ganfod gan unrhyw un a allai fod yn UIC cyfreithiol y cerbyd, gan roi sylw penodol i UICs ag anableddau.

Rhaid gosod gofynion awdurdodi hefyd mewn perthynas â'r cyfnod pontio i sicrhau:

- mae'r cyfnod pontio yn ddigon hir i'r UIC baratoi i gymryd, ac i gymryd, rheolaeth dros y cerbyd
- bydd y cerbyd yn parhau i deithio'n ymreolaethol, yn ddiogel ac yn gyfreithlon yn ystod y cyfnod pontio
- ar ddiwedd y cyfnod pontio, rhaid i'r cerbyd wneud cyfathrebiad pellach i rybuddio'r UIC fod y cyfnod pontio wedi dod i ben; a
- mae'r cerbyd yn delio'n ddiogel â sefyllfa lle nad yw'r UIC yn cymryd rheolaeth erbyn diwedd y cyfnod pontio.

Y cyd-destun eang ar gyfer gofynion pontio

Mewn cyfraith a safonau rhyngwladol, nid yw hyd galw pontio yn cael ei bennu gan un ddeddfwriaeth eang ond yn hytrach yn cael ei arwain gan safonau technegol—yn fwyaf nodedig [Rheoliad Rhif 157 UNECE \(R157\)](#) ar Systemau Cadw Lôn Awtomataidd (ALKS).

O dan UNECE R157, rhaid i ofyniad pontio ganiatáu o leiaf 10 eiliad i'r bod dynol yn y cerbyd ymateb a chymryd rheolaeth. Yn ystod yr amser hwn, rhaid i'r system ddarparu rhybuddion gweledol a chlywadwy clir.

Os nad yw'r gyrrwr yn ymateb o fewn y ffenestr hon, rhaid i'r cerbyd gychwyn Symudiad Risg Lleiaf (MRM)—gan ddod ag ef ei hun i stop diogel.

Mae'r rheol 10 eiliad hon wedi dod yn feincnod rhyngwladol de facto, gan ddylanwadu ar reoliadau mewn awdurdodaethau sy'n cyd-fynd â safonau UNECE, gan gynnwys y Deyrnas Unedig, yr UE, Japan, ac eraill.

Fodd bynnag, nid yw'r Ddeddf AV yn rhagnodi hyd penodol, gan ei adael i gael ei bennu'n ddomestig trwy ddeddfwriaeth eilaidd a safonau technegol, sy'n debygol o fod wedi'u halinio â neu wedi'u llywio gan normau rhyngwladol fel UNECE R157. Nid yw rheoliad drafft UNECE ar ADS chwaith yn nodi cyfnod pontio gofynnol, gan adael hynny i'r gwneuthurwr ei gyfiawnhau yn eu hachos diogelwch.

Cyflwyno gofynion pontio yn ddiogel

Bydd diogelwch drwy gydol unrhyw gyfnod pontio o'r pwys mwyaf – ceisir tystiolaeth i lywio datblygiad polisi mewn sawl maes sy'n gysylltiedig â threfniadau pontio fel a ganlyn.

Cwestiwn 31: Yn eich barn chi, a ddylai fod gwerth penodol i'w ddisgwyl ar gyfer cyfnod pontio tebyg i Reoliad UNECE Rhif 157?

Cwestiwn 32: Yn eich barn chi, beth ddylai'r gwerth lleiaf fod, a pham?

Cwestiwn 33: Yn eich barn chi, a ddylai gwahanol senarios fod angen gwahanol brotocolau gofyniad pontio, a pham?

Cwestiwn 34: Yn eich barn chi, a ddylai natur gofyniad pontio amrywio yn dibynnu ar y defnyddiwr cyfrifol a pham?

Cwestiwn 35: Yn eich barn chi, a ddylid sefydlu safonau ar gyfer rhyngwynebau gofyniad pontio ar draws gwahanol wneuthuriadau a modelau cerbydau, a pham?

Trwyddedu Gweithredwyr Dim-Defnyddiwr-â-Chyfrifoldeb

Mae'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i'r llywodraeth wneud darpariaeth ar gyfer trwyddedu personau fel gweithredwyr dim-defnyddiwr-â-chyfrifoldeb (NUICOs). Bydd NUICOs yn gyfrifol am oruchwylio teithiau gan gerbydau â nodwedd NUIC awdurdodedig pan fydd y nodwedd honno, ar unrhyw adeg, yn cael ei defnyddio neu pan nad oes unrhyw unigolyn yn y cerbyd sy'n arfer rheolaeth.

Gellid gwneud teithiau NUIC gan amrywiaeth o gerbydau at amrywiaeth o ddibenion. Er enghraifft, gellir defnyddio cerbydau nwyddau ysgafn a thrwm awtomataidd i wneud danfoniadau a gellir defnyddio ceir, bysiau gwennol a bysiau awtomataidd i gludo teithwyr. Gall cerbydau â nodweddion NUIC fod â swyddogaethau eraill fel ysgubo ffyrdd, gweithredu fel arwyddion traffig symudol, neu ddarparu gwasanaeth parcio ceir awtomataidd.

Bydd y cynllun trwyddedu yn rhoi cyfrifoldeb i NUICOs am ganfod ac ymateb i broblemau sy'n codi yn ystod teithiau NUIC, gan osod gofynion mewn cysylltiad â'r teithiau hynny a'r cerbydau sy'n eu gwneud. Mae problemau posibl yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i, anghenion cynnal a chadw'r cerbyd, cyfyngiadau'r problemau ADS y mae teithwyr yn eu hwynebu, problemau gyda llwythi cerbydau, a sefyllfaoedd brys a allai olygu bod angen rhyngweithio â'r cyhoedd neu'r awdurdodau.

Bydd cyflawni'r cyfrifoldeb hwn yn ei gwneud yn ofynnol i'r NUICO fonitro statws cerbydau NUIC a'u teithiau. Efallai y bydd angen i NUICOs – yn dibynnu ar natur eu gweithrediad – hefyd allu anfon cerbydau cymorth, cynorthwyo teithwyr neu'r cyhoedd neu'r awdurdodau o bell, cynorthwyo'r ADS o bell neu, o bosibl, ac i raddau cyfyngedig, gyrru'r cerbyd gan ddefnyddio gweithredwr o bell.

Bydd y cynllun trwyddedu hefyd yn ceisio sicrhau bod yr NUICO yn gallu cyflawni unrhyw ofynion a osodir arno at y diben hwn yn gymwys, a'i fod ag enw da a sefyllfa ariannol dda.

Mae'r adran hon o'r alwad am dystiolaeth yn ceisio gwybodaeth a allai gefnogi dyluniad gweinyddu cynllun trwyddedu NUICO, gan gynnwys gofynion ar gyfer gweithrediadau o bell. Casglwyd tystiolaeth flaenorol o adroddiad ar y cyd Comisiwn y Gyfraith Cymru a Lloegr a Chomisiwn y Gyfraith yr Alban yn 2022 ar Gerbydau Awtomataidd yn ogystal â Chyngor Comisiwn y Gyfraith Cymru a Lloegr i'r Llywodraeth ar Yrru a Reolir o Bell yn 2023. O'r herwydd, bydd yr adrannau canlynol yn canolbwyntio ar feysydd lle mae angen tystiolaeth ychwanegol arnom.

Enw da a sefyllfa ariannol dda

Rhaid i'r rhai sy'n gwneud cais am drwydded NUICO ddangos eu bod ag enw da a sefyllfa ariannol dda, er mwyn sicrhau bod deiliaid trwyddedau yn ddibynadwy a bod ganddynt ddigon o adnoddau i gynnal eu cerbydau a'u gweithrediadau. Bydd yn bwysig i'r gofynion hyn fod yn gymesur, er mwyn peidio â digalonni ymgeiswyr newydd, heb beryglu budd y cyhoedd bod y cerbydau'n cael eu defnyddio'n saff, yn ddiogel ac yn ddibynadwy.

Gellid defnyddio sawl dangosydd i asesu a yw ymgeisydd ag enw da, megis a yw ef – neu bersonau cysylltiedig – wedi'i gael yn euog o drosedd berthnasol, a yw wedi bod yn destun camau disgyblu gan gorff proffesiynol neu reoleiddio, a yw wedi camarwain rheoleiddwyr yn unrhyw le yn y byd neu wedi methu â chydymffurfio â'u cyfarwyddiadau, neu a all tystlythyrau dystio i'w cymeriad da.

Cwestiwn 36: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ymgeisydd trwydded NUICO ag enw da?

Gellid defnyddio dangosyddion eraill i asesu a yw ymgeisydd â sefyllfa ariannol dda, gan gynnwys a ydynt hwy neu eu busnes erioed wedi cael eu datgan yn fethdalwr neu'n ansolfent, a oes ganddynt unrhyw ddyledion neu hawliadau neu ddyfarniadau yn eu

herbyn, a oes ganddynt ddigon o arian i gydymffurfio â gofynion rheoleiddwyr, ac a allant ddarparu tystiolaeth o sefydlogrwydd ariannol fel cyfrifon wedi'u harchwilio neu sgoriau credyd.

Cwestiwn 37: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ymgeisydd trwydded NUICO mewn sefyllfa ariannol dda?

Goruchwyllo cerbydau a theithiau NUIC

Bydd NUICOs yn gyfrifol am oruchwyllo teithiau heb ddefnyddiwr mewn rheolaeth a'r cerbydau sy'n eu gwneud. Gallai'r cyfrifoldeb i oruchwyllo teithiau NUIC gynnwys monitro lleoliadau eu cerbydau, teithiau rhagamcanol, nifer y teithwyr a'u llwythi, a dal cyfrifoldeb cyffredinol am eu gweithredu'n ddiogel. Gall hyn hefyd gynnwys elfennau o gymorth o bell i'r ADS, neu yrru a reolir o bell cyfyngedig, y mae'r ddau ohonynt yn cael eu hystyried ar wahân mewn adrannau diweddarach.

Cwestiwn 38: Yn eich barn chi, pa alluoedd ddylai NUICOs feddu arnynt yn gyffredinol i allu canfod problemau sy'n codi yn ystod teithiau NUIC yn ddigonol?

Cwestiwn 39: Yn eich barn chi, pa alluoedd, os o gwbl, heblaw am gynorthwyo'r ADS o bell a gyrru'r cerbyd, ddylai NUICOs feddu arnynt yn gyffredinol i allu ymateb yn ddigonol i broblemau sy'n codi yn ystod teithiau NUIC?

Ystyriaethau NUICO ar gyfer cerbydau teithwyr

Gall rhai NUICOs gludo teithwyr trwy wasanaethau awtomataidd tebyg i fysiau, gwasanaethau gwennol neu gyda gwasanaethau tebyg i hurio preifat neu dacsis. Gellid rheoleiddio'r moddau defnydd hyn gan gynlluniau trwyddedu cerbydau gwasanaeth cyhoeddus (PSV), cerbydau hurio preifat (PHV) neu dacsis presennol, neu'r cynllun trwyddedu Gwasanaethau Teithwyr Awtomataidd (APS) sydd ar ddod. Gall awtomeiddio gwasanaethau teithwyr gyflwyno heriau, er enghraifft mewn perthynas â chanfod problemau teithwyr a darparu cymorth i deithwyr, nad ydynt wedi'u cynnwys yn y cynlluniau hyn.

Cwestiwn 40: Os byddwch chi'n ceisio gweithredu cerbydau cludo teithwyr NUIC yn y dyfodol, pa fath o wasanaeth a mathau o gerbydau fydddech chi fwyaf tebygol o'u gweithredu?

Cwestiwn 41: Yn eich barn chi, pa ofynion, os o gwbl, y dylid eu rhoi ar waith ar gyfer cerbydau NUIC sy'n cludo teithwyr yn ogystal â'r gofynion mewn cynlluniau presennol?

Cwestiwn 42: Yn eich barn chi, sut ddylai gweithredwyr ac awdurdodau geisio atal ac ymateb i droseddau a gyflawnir o fewn cerbyd teithwyr NUIC, e.e. cymryd cyffuriau anghyfreithlon neu ymosodiad rhywiol? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Ystyriaethau NUICO ar gyfer cerbydau nwyddau

Gall NUICOs hefyd ddosbarthu nwyddau gan ddefnyddio amrywiaeth o gerbydau. Mae hyn yn cynnwys cerbydau nwyddau trwm (HGVs) sy'n cael eu rheoleiddio gan gynllun trwyddedu gweithredwyr presennol yn ogystal â cherbydau nwyddau ysgafn (LGVs). Bydd trwyddedu NUICO yn ategu'r cynllun HGV presennol yn ogystal â chwmpasu ystod ehangach o gerbydau dosbarthu nwyddau, gan gynnwys y rhai a all hefyd gludo teithwyr.

Cwestiwn 43: Os efallai y byddwch yn ceisio gweithredu cerbydau nwyddau NUIC yn y dyfodol, pa fath o wasanaeth a mathau o gerbydau fydddech chi fwyaf tebygol o'u gweithredu?

Cwestiwn 44: Os efallai y byddwch yn ceisio gweithredu cerbydau nwyddau NUIC dros 3.5 tonnall yn y dyfodol, a yw'n debygol y byddwch yn gweithredu cerbydau nwyddau NUIC a HGVs sy'n cael eu gyrru â llaw?

Gallai llawer, ond nid pob un, o'r meysydd a reoleiddir gan y cynllun trwyddedu gweithredwyr HGV yn cael eu cynnwys gan gynllun trwyddedu gweithredwyr NUIC, megis enw da a sefyllfa ariannol y gweithredwr a chael trefniadau boddhaol ar gyfer cynnal a chadw cerbydau mewn cyflwr addas a defnyddiadwy ac ar gyfer sicrhau nad yw cerbydau'n cael eu gorlwytho.

Cwestiwn 45: Pa ofynion, os o gwbl, o'r cynllun trwyddedu gweithredwyr HGV presennol y dylid eu datgymhwyso, eu disodli neu eu diwygio ar gyfer HGVs sy'n gweithredu o dan drwydded gweithredwr NUIC?

Cymorth o bell i'r system yrru awtomataidd

Mae cymorth system yrru awtomataidd o bell (ADS), lle mae asiant sydd wedi'i leoli mewn canolfan weithrediadau o bell yn darparu cymorth i'r ADS, yn debygol o fod yn ddefnyddiol i rai gweithredwyr wrth ymateb i broblemau sy'n codi yn ystod teithiau NUIC. Er bod tasgau cymorth, fel nodi gwrthrychau neu awgrymu llwybrau, yn amrywio'n fawr o ran y cyfrifoldebau y maent yn eu rhoi ar yr asiant, ni ddylent fod yn hanfodol i ddiogelwch, a dylai'r ADS gadw'r cyfrifoldeb terfynol am sut mae'r cerbyd yn gyrru. Wrth ystyried y cwestiynau hyn, ystyriwch amrywiaeth y tasgau cymorth ADS o bell.

Cwestiwn 46: Os efallai y byddwch yn ceisio gweithredu cerbydau NUIC yn y dyfodol, pa dasgau cymorth ADS o bell, os o gwbl, ydych chi'n debygol o'u hymgorffori mewn lleoliadau cynnar?

Cwestiwn 47: Yn eich barn chi, pa mor aml ac o dan ba amgylchiadau y byddai'n briodol i weithredwyr ddefnyddio cymorth ADS o bell?

Cwestiwn 48: Yn eich barn chi, pa mor aml, ac o dan ba amgylchiadau, na fyddai'n briodol i weithredwyr ddefnyddio cymorth ADS o bell?

Cwestiwn 49: Pa hyfforddiant, asesiadau iechyd neu sgiliau, cymwysterau, a gwirio, os o gwbl, ddylai cynorthwywyr ADS o bell eu gwneud neu eu bodloni er mwyn cael eu hystyried yn addas ar gyfer eu rôl?

Cwestiwn 50: Yn eich barn chi, pa ofynion, os o gwbl, y dylid eu gorfodi mewn perthynas ag oriau gwaith ac amodau cynorthwywyr ADS o bell?

Cwestiwn 51: Yn eich barn chi, pa ffactorau, os o gwbl, ddylai bennu faint o gerbydau NUIC y dylid caniatáu i gynorthwyydd ADS o bell eu cefnogi ar yr un pryd?

Gyrru a reolir o bell fel rhan o daith NUIC

Gellid rheoleiddio gyrru a reolir o bell, lle mae gyrrwr sydd wedi'i leoli mewn canolfan weithrediadau o bell yn cyflawni'r holl dasg yrru neu ran ohoni, hyd at ac yn cynnwys arfer gweithredoedd rheoli fel llywio a brecio, o dan y Ddeddf AV lle mae'n rhan o daith lle mae nodwedd dim-defnyddiwr-â-chyfrifoldeb yn cael ei defnyddio ar unrhyw adeg, neu lle nad oes unigolyn yn y cerbyd sy'n arfer rheolaeth drosto, ac mae'n cefnogi neu'n ategol i nodwedd dim-defnyddiwr-â-chyfrifoldeb. Er bod sawl ffordd y gall gyrru a reolir o bell fod o ddefnydd i rai NUICOs, mae gyrru a reolir o bell yn cyflwyno risgiau mewn perthynas â seiberddiogelwch, gwydnwch a hwyrni cyfathrebu, ac ymwybyddiaeth sefyllfaol y gyrrwr, y byddai rheoleiddwyr yn ceisio sicrhau eu bod yn cael eu lliniaru.

Cwestiwn 52: Os byddwch o bosibl yn ceisio gweithredu cerbydau NUIC yn y dyfodol, pa mor debygol yw hi y byddwch yn ymgorffori gyrru a reolir o bell, os o gwbl, mewn lleoliadau cynnar ac ar ba ffurf?

Gall gyrru a reolir o bell fod yn ddefnyddiol, ar gyflymder isel, ar gyfer adfer cerbydau pan na ellir cwblhau taith NUIC. Er enghraifft, lle mae ADS yn datblygu nam, gellid defnyddio gyrru a reolir o bell i osod y cerbyd yn ddiogel ar ochr y ffordd nes y gellir ei gasglu.

Cwestiwn 53: Yn eich barn chi, o dan ba amgylchiadau, os o gwbl, y dylid caniatáu gyrru a reolir o bell at ddiben adfer cerbyd pan na all yr ADS gwblhau taith NUIC?

Gall gyrru a reolir o bell hefyd fod yn ddefnyddiol, ar gyflymderau isel, i gefnogi cwblhau taith NUIC yn ddiogel mewn sefyllfaoedd lle mae cymorth o bell i'r ADS yn anaddas neu'n annigonol, o bosibl gyda theithwyr neu nwyddau ar fwrdd. Er enghraifft, gall yr ADS ddod ar draws amgylchiadau anarferol nad yw'n gallu eu llywio hyd yn oed gyda chyingor gan gynorthwyydd o bell, gall gyrrwr o bell gymryd rheolaeth am gyfnod byr o amser nes bod yr ADS yn gallu parhau.

Cwestiwn 54: Yn eich barn chi, o dan ba amgylchiadau, os o gwbl, ac o ystyried presenoldeb posibl teithwyr neu nwyddau, y dylid caniatáu gyrru a reolir o bell at ddiben ymateb i broblemau yn ystod teithiau NUIC?

Gall gyrru a reolir o bell hefyd fod yn ddefnyddiol ar gyfer cwblhau segmentau o deithiau NUIC yn rheolaidd sydd y tu allan i ODD yr ADS. Er enghraifft, y nodwedd dim defnyddiwr-â-chyfrifoldeb o wasanaeth cludo nwyddau wedi'i gynllunio sy'n gallu gweithredu ar draffyrdd a ffyrdd A, sy'n ffurfio mwyafrif y daith NUIC, ond sy'n gofyn i yrrwr o bell yrru pellter byrrach ar ffyrdd cyhoeddus llai rhwng pob canolfan logisteg a'r draffordd.

Cwestiwn 55: O dan ba amgylchiadau, os o gwbl, ac o ystyried presenoldeb posibl teithwyr neu nwyddau, a ddylid caniatáu gyrru a reolir o bell at ddiben cwblhau elfennau o deithiau NUIC yn rheolaidd y tu allan i ODD yr ADS, a pham?

Mae gyrru a reolir o bell yn gosod gofynion ychwanegol ar yrwyr o'i gymharu â gyrru confensiynol. Fel gyda phob gyrrwr, byddai'n ofynnol i yrwyr rheolaeth o bell o leiaf ddal

trwydded yrru ddilys ar gyfer y cerbyd y maent yn ei yrru. Mae'n debygol y disgwylir i yrrwyr o bell hefyd gynnal gwiriadau iechyd a chefnidir.

Cwestiwn 56: Pa hyfforddiant, sgiliau, asesiadau diogelu ac iechyd, cymwysterau a gwirio, os o gwbl, ddylai gyrrwyr rheolaeth o bell eu gwneud neu eu bodloni i gael eu hystyried yn addas ar gyfer eu rôl?

Cwestiwn 57: Pa ofynion, os o gwbl, y dylid eu gorfodi o ran oriau gwaith ac amodau gyrrwyr rheolaeth o bell?

Efallai na fydd systemau rheoli gyrru a reolir o bell yn ddarostyngedig i'r un mecanweithiau cymeradwyo â systemau rheoli mewn cerbydau ac, o'r herwydd, efallai y bydd angen prosesau ychwanegol i asesu'r caledwedd hwn.

Cwestiwn 58: Yn eich barn chi, pa ystyriaethau, os o gwbl, y dylid eu gwneud o ran asesu caledwedd a meddalwedd gyrru a reolir o bell o fewn canolfan weithrediadau o bell?

Cyfrifoldebau gweithredwyr a chyflenwyr trydydd parti

Er y bydd NUICOs yn cadw'r cyfrifoldeb cyfreithiol a rheoleiddiol eithaf am oruchwylio teithiau NUIC a bodloni unrhyw amodau trwyddedu, rhagwelir y gallai rhai gweithredwyr geisio contractio allan swyddogaethau gan gynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i, cynnal a chadw cerbydau, rheoli data, neu hyd yn oed weithrediadau o bell.

Cwestiwn 59: Yn eich barn chi, pa gyfyngiadau neu amodau gorfodol, os o gwbl, y dylid eu gosod ar NUICOs os ydynt yn contractio allan swyddogaethau i gyflenwyr trydydd parti?

Costau a Manteision o Reoleiddio NUICO

Mae'n debygol y bydd rhai yn y gymdeithas yn elwa o ddeddfwriaeth newydd, tra gall eraill weld costau uwch. Gallai'r costau a'r manteision hyn effeithio ar fusnesau, aelwydydd, y llywodraeth a chymdeithas ehangach. Bydd ymatebion i'r cwestiwn canlynol yn cael eu hystyried wrth gynnal gwerthusiad o opsiynau polisi ar gyfer deddfwriaeth NUICO.

Cwestiwn 60: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio NUICO?

Cwestiwn 61: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio NUICO?

Yswiriant

Fel gyda cherbydau confensiynol, rhaid yswirio Cerbydau Awtomataidd i yrru'n gyfreithlon ar ein ffyrdd.

Ar gyfer cerbyd â nodweddion UIC, bydd angen i'r polisi yswiriant gwmpasu'r gyrrwr dynol (pan nad yw nodweddion hunan-yrru yn cael eu defnyddio) a gyrru gan yr ADS. Bydd y ceidwad cofrestredig yn gyfrifol am sicrhau bod yswiriant priodol ar waith.

Ar gyfer cerbyd â nodweddion NUIC, rydym yn disgwyl y bydd y polisi yswiriant modur yn cynnwys yswiriant ar gyfer gyrru'r cerbyd awtomataidd. Bydd cyfrifoldeb am sicrhau bod yswiriant priodol ar waith yn dibynnu ar:

- berchnogaeth y cerbyd; ac
- yr amodau yn nhrwydded Gweithredwr yr NUIC.

Er enghraifft:

- os yw'r cerbyd yn rhan o fflyd, mae'n debygol y bydd Gweithredwr yr NUIC yn gyfrifol am yr holl dasgau nad ydynt yn gysylltiedig â gyrru, (e.e. sicrhau bod yswiriant priodol yn ei le); ac
- os yw'r cerbyd yn eiddo preifat, gall Gweithredwr yr NUIC fod yn gyfrifol am rai tasgau nad ydynt yn gysylltiedig â gyrru (e.e. rheoli achosion o dorri i lawr). Fodd bynnag, yn yr achos hwn, gallai'r perchennog gadw cyfrifoldebau ynghylch yswiriant a chadw'r cerbyd yn addas i'r ffordd fawr.

Yn ogystal â'r polisi yswiriant sy'n cwmpasu gyrru'r AV, efallai y bydd angen i'r polisi yswiriant hefyd gwmpasu unrhyw ymyrraeth ddynol o bell lle gallai fod angen i hynny ddigwydd fel rhan o'r daith.

Ar gyfer digwyddiadau a achosir gan yrwyr heb yswiriant, mae'r Swyddfa Yswirwyr Moduron (MIB) yn gweithredu fel yr yswiriwr olaf, gan sicrhau bod dioddefwyr yn dal i allu cael iawndal. Mae'r llywodraeth yn gweithio gyda'r MIB i sicrhau bod gan ddioddefwyr gwrthdrawiadau ag AVs heb yswiriant lwybr at iawndal.

Atebolrwydd yr yswiriwr

Fel arfer, dim ond yn erbyn ei atebolrwydd i eraill y bydd yswiriant modur gorfodol yn yswirio'r gyrrwr yswiriedig. Er enghraifft, os yw'n anafu neu'n lladd person arall neu'n achosi difrod i eiddo.

Bydd yswiriant modur ar gyfer AVs yn wahanol. Nodir y gofynion yn [adran 2](#) o AEVA 2018. Yn fras, mae hyn yn nodi:

- ar gyfer cerbydau AV yswiriedig, bydd yr yswiriwr yn atebol am ddigolledu dioddefwyr os achosodd yr AV y digwyddiad wrth yrru ei hun. Yn wahanol i yswiriant gorfodol ar gyfer cerbydau confensiynol, gall yr atebolrwydd hwn hefyd gwmpasu anafiadau i'r person yn y cerbyd a allai fod wedi bod yn yrrwr fel arall.

Mae hyn yn cael ei wneud yn fwy cymhleth os yw gweithredoedd y person a anafwyd wedi cyfrannu at y digwyddiad. Er enghraifft, os na osododd perchennog y cerbyd ddiweddiariadau meddalwedd, neu os yw'r cerbyd wedi'i lwytho'n anniogel. Yn yr achos hwn, gallai hyn gyfrif fel esgeulustod cyfrannol, a allai gyfyngu ar atebolrwydd yr yswirwyr. Rydym yn disgwyl y bydd hyn yn cael ei benderfynu fesul achos gan y llysoedd.

Adennill iawndal gan yr Yswiriwr

Er mai'r yswiriwr fydd yr un sy'n talu unrhyw iawndal i ddioddefwyr, mae AEVA 2018 yn rhoi'r hawl i yswirwyr adennill eu difrod gan bartïon atebol eraill. Er enghraifft, gan bartïon fel y personau canlynol os canfyddir eu bod yn gyfrifol oherwydd eu gweithredoedd neu eu hepgoriadau esgeulus:

- gyrrwr cerbyd arall (trwy eu cwmni yswiriant), os canfuwyd eu bod ar fai; ac
- y “cynhyrchydd cerbydau” o dan gyfraith atebolrwydd cynnyrch, fel y nodir o dan gyfraith gyffredin a [Consumer Protection Act 1987](#).

Ymdrin â Hawliadau Yswiriant Modur

Ar hyn o bryd, mae yswirwyr yn dibynnu'n fawr ar dystiolaeth gan yrwyr yswiriedig i brosesu hawliadau. Mae'n debyg y bydd y dystiolaeth a ddefnyddir i brosesu hawliadau ar gyfer digwyddiadau sy'n cynnwys cerbydau hunan-yrru yn edrych yn wahanol iawn. Er enghraifft, tra bod y cerbyd yn gyrru ei hun, efallai na fydd y teithwyr yn monitro'r ffordd ac efallai y byddant yn gallu darparu llai o wybodaeth fel tystion. Efallai y bydd achosion hefyd lle gall cerbydau NUIC fod yn teithio heb unrhyw un yn y cerbyd, fel pan fydd gwasanaeth tacsï awtomataidd yn gyrru i godi teithiwr.

Yn wahanol i rai cerbydau confensiynol, er nad pob un, disgwylir i gerbydau hunan-yrru hefyd gynhyrchu llawer iawn o ddata yn ystod gweithrediad y system. Rhagwelir y bydd y data hwn, a'r wybodaeth y gellir ei thynnu o hyn, yn allweddol i alluogi sicrwydd diogelwch, gan gynnwys ymchwilio i ddigwyddiadau.

Gofynion ar gyfer Storïo a Mynediad i Ddata

Nododd Argymhelliad 73 o adroddiad Comisiwn y Gyfraith ar Gerbydau Awtomataidd y dylai'r awdurdod awdurdodi (fel rhan o fframwaith diogelwch cerbydau hunan-yrru newydd) ei gwneud yn ofynnol i gasglu a storïo data i gefnogi prosesu hawliadau yswiriant.

Roeddent o'r farn y dylai hyn o leiaf gofnodi'r dyddiad, yr amser a'r lleoliad pan:

- mae'r nodwedd hunan-yrru yn cael ei hactifadu neu ei dadactifadu
- cyhoeddir gofyniad pontio; a
- canfyddir gwrthdrawiad.

Wrth gyflawni'r argymhelliad hwn, mae'r Deyrnas Unedig wedi bod yn ymwneud yn weithredol â datblygu dogfen ganllaw gan UNECE ar Systemau Storïo Data ar gyfer Gyrru Awtomataidd (DSSAD)³. Bydd y canllawiau hyn yn sail i ofynion storïo data o fewn Rheoliad ADS UNECE.

Mae canllawiau DSSAD yn sefydlu pa ddata y dylid eu storïo yn ystod digwyddiad pan fydd yr ADS yn weithredol ac yn gyrru'r cerbyd awtomataidd. Mae'r pwyntiau data y mae'n rhaid eu cipio yn ymwneud â chyflwr yr ADS, gweithredoedd bwriadedig yr ADS, a dynameg canlyniadol y cerbyd.

³ [GRVA-22-23e.pdf](#)

Roedd fersiwn o DSSAD eisoes wedi'i diffinio yn rheoliad 157 UNECE ar Gadw Lôn Awtomataidd. Helpodd hyn ffurfio meincnod y drafftwyd canllawiau DSSAD Rheoliad ADS iddo.

Bydd y canllawiau yn dal i alw am gofnodi digwyddiadau o elfennau mwy arferol o weithrediad ADS fel data stamp amser, a fydd yn edefyn testun syml. Mae hyn i gasglu gwybodaeth berthnasol wrth leihau'r baich storio data.

Bydd y data yma yn cael ei gofnodi fel stampiau amser gan yr ADS tra bydd yn weithredol a bydd yn debygol o gynnwys:

- pan fydd AV yn dechrau ac yn stopio gyrru ei hun
- os yw'n berthnasol: os yw bod dynol yn defnyddio'r brecio, yn cyflymu a/neu'n llywio'r cerbyd tra ei fod yn gyrru ei hun
- pan fydd AV yn dechrau ac yn gorffen symudiad brys i osgoi neu liniaru gwrthdrawiad; a
- pan fydd y cerbyd yn canfod gwrthdrawiad.

Fodd bynnag, os bydd digwyddiad penodol sy'n hanfodol i ddiogelwch yn digwydd, megis gwrthdrawiad, rhaid storio data ychwanegol hefyd (yn y canllawiau gelwir y rhain yn ddata cyfres amser). Mae hyn yn debygol o gynnwys:

- data synhwyrdd
- dymameg cerbydau; a
- galwad gan yr ADS ar gyfer cyflymu, brecio a llywio.
- Mae hyn yn ychwanegol at y data y mae angen eu cofnodi gan Gofnodwr Data Digwyddiadau (EDR), sydd gan lawer o gerbydau heddiw. Mae'r data EDR hwn yn canolbwyntio'n benodol ar gefnogi dadansoddi ac ail-greu digwyddiadau. Felly, caiff data eu casglu am gyfnod byr cyn, yn ystod ac ar ôl digwyddiad. Mae'r data yma yn cynnwys:
 - cyflymder y cerbyd
 - cyflymu/arafu
 - brecio; ac
 - a yw bag awyr wedi'i ddefnyddio.

Derbyniodd y llywodraeth argymhellion Comisiwn y Gyfraith yn y Papur Gorchymyn Symudedd Cysylltiedig ac Awtomataidd 2025 a gyhoeddwyd ym mis Awst. 2022⁴. Yn

⁴ <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/62ff438c8fa8f504cdec92df/cam-2025-realising-benefits-self-driving-vehicles.pdf>

dibynnu ar ganlyniad y trafodaethau hyn yn UNECE, efallai y bydd angen creu gofynion ychwanegol i weithredu'r argymhellion. Trafodir y rhain yn fanylach yn yr adran hon.

Mynediad at Ddata ar gyfer Ymchwiliadau Yswiriant

Mae'r llywodraeth yn archwilio opsiynau i alluogi rhannu data cerbydau sy'n angenrheidiol ar gyfer ymchwiliad teg a chywir i hawliadau yswiriant.

Er enghraifft, bydd angen data ar gwmnïau yswiriant ynghylch a oedd yr ADS yn weithredol ar adeg y gwrthdrawiad i bennu atebolrwydd lle honnir bod ymddygiad gyrru'r cerbyd wedi achosi'r gwrthdrawiad. Mae'r canlyniad yn amrywio yn dibynnu ar yr hyn y mae'r data yn ei ddangos:

- **Roedd yr ADS yn weithredol ac felly efallai iddo achosi'r digwyddiad:** yn yr achos hwn, byddai'r yswiriwr yn talu pe bai'r cerbyd wedi achosi'r digwyddiad ond gall ddewis adennill difrod gan yr ASDE neu wneuthurwr y cerbyd. Mae gan y gyrrwr, nad oedd â chyfrifoldeb ar y pryd, os caiff ei anafu, hawl i hawlio iawndal am anaf personol gan yr yswiriwr.
- **Roedd yr ADS yn anweithredol ac felly efallai bod y gyrrwr wedi achosi digwyddiad:** yn yr achos hwn, bydd deiliad y polisi yn hawlio yn erbyn eu polisi yswiriant, gan dalu tâl dros ben a cholli unrhyw ostyngiadau dim hawliadau sydd ganddynt. Ni fydd y gyrrwr yn gymwys i hawlio am anaf personol o dan bolisïau yswiriant modur confensiynol, oni bai bod cynnyrch anaf personol ychwanegol wedi'i gynnwys.

Mae'r llywodraeth wedi bod yn gweithio'n agos gyda chynrychiolwyr o'r diwydiant a chwmnïau yswiriant i ddeall y materion polisi. Mae'r trafodaethau hyn wedi ceisio datblygu gofynion arfaethedig ar gyfer:

- pa ddata y dylid eu cofnodi a phryd
- pryd y dylid rhannu'r data hyn
- pa mor gyflym y dylid rhannu'r data; a
- pa fformat y dylid cofnodi a rhannu'r data ynddo.

Wrth wneud hynny, rydym yn glir ynglŷn â'r angen am ddull cymesur. Rhaid i hyn gydbwyso:

- yr angen i sicrhau bod y farchnad yswiriant yn gweithio'n effeithiol i ddigolledu dioddefwyr yn deg
- yr angen i feithrin ymddiriedaeth y cyhoedd a hyder defnyddwyr mewn cynhyrchion yswiriant cerbydau hunan-yrdd
- amddiffyn hawliau gwrthrych data o dan ddeddfwriaeth diogelu data a hawliau preifatrwydd; a

pryderon y gallai hyn gynnwys rhywfaint o ddata sensitif yn fasnachol, a allai gael ei ystyried yn eiddo deallusol datblygwyr systemau.

Mae trafodaethau ynghylch y pwyntiau data hyn gydag yswirwyr a gweithgynhyrchwyr yn parhau.

Gorfodi Datgeliad Data i Yswirwyr

Fe wnaeth argymhelliad 74 o adroddiad ar y cyd Comisiynau'r Gyfraith⁵ ar Gerbydau Awtomataidd argymhell y dylai'r llywodraeth osod dyletswydd ar y rhai sy'n rheoli data AV i ddatgelu data i yswirwyr, lle mae angen penderfynu ar hawliadau yn deg ac yn gywir.

Ni osododd y Ddeddf AV y ddyletswydd hon ond yn hytrach caniatodd i ofynion awdurdodi a thrwyddedu gweithredwyr gynnwys gofynion ynghylch casglu a rhannu gwybodaeth gyda busnesau preifat gan gynnwys yswirwyr.

Mae'r llywodraeth yn derbyn yr argymhelliad hwn a bydd yn ystyried gorfodi rhannu data Cerbydau Awtomataidd i yswirwyr lle bo angen. Os mabwysiadir y dull hwn, mae'r diwydiant wedi nodi y byddent yn disgwyl canllawiau pellach gan y llywodraeth ar sut i fynd i'r afael â materion caniatâd gan y defnyddiwr sy'n gyfrifol neu berchennog y data.

Heb ddyletswydd a osodir gan y llywodraeth, disgwylir y byddai angen sefydlu cytundebau rhwng rheolwyr data priodol, yswirwyr a'u cwsmeriaid. Gallai'r deiliad polisi sy'n cytuno ar rai amodau fel rhan o'u polisi yswiriant ffurfio rhan o hyn.

Data Lleoliad

Mae gofynion DSSAD o fewn rheoliad drafft ADS UNECE yn cynnwys gofyniad am ddata lleoliad ar gyfer pob stamp amser.

Mae yswirwyr wedi galw'n gyson am ddarparu data lleoliad ar gyfer Cerbydau Awtomataidd ac roeddent yn rhanddeiliad amlwg wrth sicrhau bod Comisiynau'r Gyfraith yn cynnwys hyn yn eu hadroddiad⁶ o dan argymhelliad 73.

Efallai y bydd ei angen hefyd pe bai anghydfodau'n codi ynghylch ODD cerbyd.

Mae yswirwyr ymhellach yn dadlau bod data lleoliad eisoes yn ofyniad cyfreithiol ar gyfer AVs yn yr Almaen.

Y tu hwnt i'r defnydd o ddata lleoliad gan y diwydiant yswiriant, mae'r Comisiwn Geo-ofodol wedi cyhoeddi adroddiad sy'n tynnu sylw at y ffyrdd eraill y gall data lleoliad helpu cyflwyno cerbydau hunan-yrru yn ddiogel. Cyhoeddwyd "Dod o Hyd i'r Ffordd Ymlaen: Data lleoliad i alluogi symudedd cysylltiedig ac awtomataidd" ym mis Hydref 2023.⁷

Gofynion ar gyfer Cadw Data

⁵ [Automated vehicles – Law Commission](#)

⁶ [Finding The Way Forward](#)

⁷ [Automated vehicles – Law Commission](#)

Ar hyn o bryd nid yw canllawiau DSSAD yn UNECE yn ei gwneud yn ofynnol i'r pwyntiau data hyn gael eu storio am gyfnod penodol.

Fe wnaeth argymhelliad 73 o adroddiad ar y cyd Comisiynau'r Gyfraith⁸ ar Gerbydau Awtomataidd gynnig y dylid cadw'r data angenrheidiol am 39 mis, gan adlewyrchu'r cyfnod cyfyngiad tair blynedd ar gyfer cyflwyno hawliad cyfreithiol am anaf personol, ynghyd â thri mis ychwanegol i alluogi adfer a phrosesu data i ymateb i'r hawliad. Yn benodol, argymhellodd Comisiynau'r Gyfraith fod yn rhaid i'r cerbyd gofnodi a storio data lleoliad ar gyfer gwrthdrawiadau a ganfuwyd ac ar gyfer actifadu a dadactifadu'r ADS.

Mae'n bosibl, o fewn ein cyfundrefn ddomestig newydd, gosod gofyniad i'r pwyntiau data hyn gael eu storio am y cyfnod hirach hwn. Mae cadw'r data hwn yn y tymor hir yn golygu cyfaddawdau o ran costau i ddeiliad y data ar gyfer storio a chynnal diogelwch data. Mae gan storio data oblygiadau hefyd ar gyfer defnydd ynni ac allyriadau carbon.

Mae'r llywodraeth yn ystyried gorchymyn bod y data hwn yn cael ei gadw gan y rheolwr data am gyfnod o 39 mis. Fel y soniwyd yn "Gofynion ar gyfer Storio Data a Mynediad", gellir storio stampiau amser DSSAD fel edefyn testun syml i leihau beichiau storio data.

Ein disgwyliad yw y dylai unrhyw ofyniad fod ar gyfer y pwyntiau data hynny sy'n angenrheidiol i ymchwilio i hawliadau yswiriant yn deg ac yn gywir yn unig. Felly, rydym yn disgwyl cyflwyno ein cynnig ar gyfer y gofynion hyn fel rhan o ymgynghoriad cyhoeddus diweddarach.

Mathau Newydd o Yswiriant

Yn ogystal ag yswiriant modur, rydym yn rhagweld y bydd cyrff rheoleiddiedig (ASDEs a NUICOs) yn ymgymryd â chynhyrchion yswiriant busnes i fynd i'r afael â'u rhwymedigaethau, e.e. risgiau i'w gweithrediadau, atebolrwydd cyhoeddus a chyflogwyr, ac ati. Ar gyfer cynhyrchion o'r fath, bydd gan y cyrff rheoleiddiedig drefniadau cytundebol gyda'u hyswirwyr.

Mae'n bosibl y gallai yswiriant priodol ffurfio rhan o asesiad y rheoleiddiwr ynghylch a yw ASDE neu NUICO o sefyllfa ariannol dda.

Cwestiwn 62: Yn eich barn chi, sut gall yswiriant chwarae rhan wrth sicrhau bod sefyllfa ariannol dda cyrff rheoleiddiedig yn cael ei chyflawni?

Cwestiwn 63: Pa enghreifftiau, os o gwbl, lle defnyddir cynhyrchion yswiriant i sicrhau sefyllfa ariannol dda allwch chi eu cyflenwi?

Wrth geisio deall y berthynas rhwng yswiriant a sefyllfa ariannol, mae'r llywodraeth yn ceisio tystiolaeth o ble mae yswiriant wedi cwmpasu risgiau eraill yn y diwydiant modurol. Gallai galw cynhyrchion yn ôl fod yn faes y gellir ei ddefnyddio fel pwynt cymharu ar gyfer risgiau ariannol posibl i ASDEs.

Cwestiwn 64: Gan ystyried yr yswiriant sydd ar gael ar gyfer galw cynhyrchion yn ôl yn y diwydiant modurol, pa fath o breimymau a godir am ba fath o yswiriant?

Mae'n debygol y bydd NUICO yn ceisio yswiriant ar gyfer AVs gyda nodweddion NUIC o dan bolisïau fflyd aml-gerbyd. Efallai y bydd angen i'r polisïau yswiriant hyn hefyd gwmpasu unrhyw ymyrraeth ddynol o bell lle gallai fod angen i hynny ddigwydd fel rhan o'r daith.

Cwestiwn 65: Yn eich barn chi, a oes angen mathau newydd o gynhyrchion yswiriant rheoli fflyd ar gyfer NUICOs?

Os 'oes', pa fath o gynhyrchion a/neu yswiriant?

Os 'nac oes', sut ydych chi'n gweld cynhyrchion yswiriant presennol yn gweithio i gwmpasu gweithrediadau o bell?

O fewn a thu hwnt i drafnidiaeth ffyrdd, mae sawl math arall o awtomeiddio ar draws gwahanol ddulliau trafnidiaeth a allai fod â marchnad yswiriant fwy aeddfed.

Cwestiwn 66: Pa wersi, os o gwbl, o fodelau yswiriant eraill y gellid eu cymhwyso i unrhyw fathau newydd o yswiriant ar gyfer cerbydau awtomataidd, a pham?

Y Defnydd o Ddata Cerbydau Awtomataidd gan Yswirwyr

Mae'r Llywodraeth yn cydnabod yr angen i dalu iawndal yn brydlon i ddioddefwyr gwrthdrawiadau traffig ffyrdd.

Y tu hwnt i bennu atebolrwydd ar gyfer digwyddiadau sy'n cynnwys AVs, mae yswirwyr hefyd wedi dangos diddordeb mewn cael mynediad at fwy o ddata cerbydau y maent yn gweld gwerth ynddynt yn weithredol. Mae'r defnydd arfaethedig yn cynnwys ond nid yw'n gyfyngedig i:

5. Penderfynu ar achosion cyfagos digwyddiadau, er enghraifft lle mae ymddygiad gyrru cerbyd hunan-yrwydd wedi achosi digwyddiad rhwng cerbydau eraill.
6. Modelu risg a phrisio polisïau yswiriant.

Er bod gweithgynhyrchwyr wedi bod yn gyffredinol yn gefnogol i rannu data cerbydau gydag yswirwyr i'w galluogi i bennu atebolrwydd, maent wedi bod yn glir bod yn rhaid i faint o ddata a ddatgelir fod yn gymesur â phwrrpas y datgeliad a'r prosesu data dilynol.

Rydym yn awyddus i gasglu rhagor o dystiolaeth i gefnogi gwneud penderfyniadau ynghylch a ddylai'r llywodraeth fynnu rhannu data cerbydau sy'n mynd y tu hwnt i bennu'r atebolrwydd ar gyfer digwyddiad sy'n ymwneud yn uniongyrchol ag AV.

Cwestiwn 67: Yn eich barn chi, pa risgiau a chyfleoedd sydd i reolwyr data fel ADSEs a NUICOs wrth rannu'r data hyn gyda chwmnïau yswiriant?

Rydym yn rhagweld y gallai fod problemau ynghylch preifatrwydd a diogelu data os yw'r llywodraeth yn mynnu rhannu'r data hyn, yn enwedig os yw'n cynnwys data sy'n nodi lleoliad ac ymddygiad gyrru defnyddwyr AVs yr honnir eu bod yn rhan anuniongyrchol o wrthdrawiad. Mae gennym ddiddordeb mewn casglu dystiolaeth ar y graddau y gellir rheoli unrhyw risgiau cysylltiedig.

Cwestiwn 68: Os yw yswirwyr yn gofyn am ddata cerbydau sy'n mynd y tu hwnt i bennu atebolrwydd digwyddiadau lle mae AV yn rhan uniongyrchol o wrthdrawiad, sut gellid rheoli gofynion preifatrwydd a diogelu data?

Costau a manteision rheoleiddio yswiriant o amgylch AVs

Mae'n debygol y bydd rhai mewn cymdeithas yn elwa o ddeddfwriaeth newydd, tra gallai eraill weld costau uwch. Gallai'r costau a'r manteision hyn effeithio ar fusnesau, aelwydydd, y llywodraeth a chymdeithas ehangach. Bydd ymatebion i'r cwestiwn canlynol yn cael eu hystyried wrth gynnal gwerthusiad o opsiynau polisi ar gyfer deddfwriaeth yswiriant.

Cwestiwn 69: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio yswiriant AVs?

Cwestiwn 70: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio yswiriant AVs?

Dysgu o awdurdodaethau eraill

Er bod fframwaith cyfreithiol Prydain Fawr ar gyfer yswiriant, ac ar gyfer AVs, yn unigryw, mae'r llywodraeth â diddordeb mewn clywed gan ymatebwyr am sut mae awdurdodaethau eraill yn mynd ati i yswirio cerbydau AV.

Cwestiwn 71: Pa enghreifftiau, os o gwbl, sydd gennych o yswiriant AV yn cael ei wneud yn dda, a pham?

Pennod 2: Unwaith y bydd AVs ar y ffordd

Cynllun Rheoleiddio Mewn-Defnydd

Bydd y Cynllun Rheoleiddio Mewn-Defnydd (IURS) yn cael ei ddefnyddio i amddiffyn y cyhoedd drwy hyrwyddo gweithrediad diogel a chyfreithlon parhaus AVs ar ein ffordd.

Bydd yr IURS yn berthnasol i AVs drwy gydol eu hoes, gan ganiatáu i gerbydau barhau i gael eu gwirio yn erbyn gofynion awdurdodi a thrwyddedu gweithredwyr. Yn benodol, bydd y rheoleiddiwr mewn-defnydd yn:

- ystyried a yw cerbydau AV yn parhau i gydymffurfio â'r amodau a'r gofynion a osodir arnynt drwy'r broses awdurdodi
- ystyried a yw'r gofynion a osodir ar ASDE drwy'r broses awdurdodi yn cael eu bodloni
- ystyried a yw gofynion trwyddedu gweithredwyr NUIC yn cael eu bodloni
- nodi ac ymchwilio i ddigwyddiadau "perthnasol" sy'n dangos nad yw cerbyd o bosibl yn gweithredu'n ddiogel ac yn gyfreithlon; a
- lle bo angen, cymryd camau i sicrhau diogelwch parhaus AVs drwy ddefnyddio sancsiynau sifil a rheoleiddiol⁹.

Gall prosesau IURS hefyd gefnogi dyletswydd monitro'r Ysgrifennydd Gwladol o dan [Section 38](#) o'r Ddeddf AV.

Yn ymarferol, rhagwelir na fydd y rheoleiddiwr sydd mewn defnydd yn endid sengl. Mae'n debygol y bydd yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVSA) a'r VCA yn cymryd llawer o'r cyfrifoldebau allweddol ar gyfer yr IURS, a fydd yn gweithredu ar ran yr Ysgrifennydd Gwladol. Bydd datblygu'r IURS yn cynnwys gweithio'n agos gydag ystod

⁹ Cosbau anhroseddol yw sancsiynau sifil am fethu â chydymffurfio â rheoliadau, fel hysbysiadau cydymffurfio neu ddirwyon. Mesurau a osodir gan gyrff rheoleiddio, fel yr IURS, i orfodi cydymffurfiaeth â rheoliadau yw sancsiynau rheoleiddiol. Maent yn cynnwys mesurau fel y pŵer i atal neu dynnu trwydded neu awdurdodiad yn ôl.

eang o randdeiliaid, gan gynnwys y diwydiant, rheoleiddwyr mewn gwahanol wledydd ac ymatebwyr cyntaf gan gynnwys yr heddlu, y gwasanaethau ambiwlans a thân.

Er y bydd yr IURS yn chwarae rhan hanfodol wrth sicrhau bod AVs yn parhau i fod yn ddiogel drwy gydol eu defnydd, ni fydd yn gyfrifol yn unig am ddiogelwch cyffredinol AVs. Bydd yr IURS yn gweithio'n agos gydag ASDEs, gweithredwyr NUIC a rhanddeiliaid eraill y fframwaith diogelwch megis yr arolygwyr digwyddiadau heb fai i sicrhau bod diogelwch yn cael ei gynnal drwy gydol pob cam o ddatblygu a defnyddio AVs.

Cydymffurfio â gofynion awdurdodi a thrwyddedu

Un o gyfrifoldebau'r IURS yw sicrhau bod AVs awdurdodedig a chyrrff rheoleiddiedig yn parhau i fodloni eu gofynion ac amodau awdurdodi, yn ogystal ag unrhyw amodau trwydded.

- Mae [Section 5](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i gymhwyso gofynion i gerbyd gael ei awdurdodi fel un hunan-yrru, ac i atodi amodau i awdurdodiad unigol.
- Mae [Section 6](#) o'r Ddeddf AV yn ei gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol osod gofynion awdurdodi sy'n sicrhau bod gan AV awdurdodedig ASDE dynodedig, yn ogystal â gofynion awdurdodi ar ASDEs eu hunain.
- Mae [Section 12](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i wneud rheoliadau i sefydlu cynllun trwyddedu ar gyfer gweithredwyr NUIC.
- Mae [Section 13](#) o'r Ddeddf AV yn nodi y gellir atodi amodau i drwyddedau gweithredwyr unigol.

Fel rhan o'i gylch gwaith, bydd yr IURS yn monitro a yw gofynion awdurdodi a thrwyddedu penodol yn cael eu cydymffurfio â nhw. Bydd hyn yn cwmpasu amrywiaeth eang o feysydd sy'n caniatáu i'r IURS barhau i fod yn hyderus bod corff rheoleiddiedig yn cynnal ei ofynion awdurdodi ac amodau trwydded, a gyflwynwyd ym Mhennod 1.

Diffinio troseddau traffig a digwyddiadau perthnasol

Mae [Section 39](#) o'r Ddeddf AV yn ei gwneud yn ofynnol i weithdrefnau gael eu rhoi ar waith i nodi ac ymchwilio i achos digwyddiadau perthnasol. Diffinnir digwyddiad perthnasol o dan adran 39 yn fras fel:

- yn digwydd ar ffordd neu mewn man cyhoeddus arall
- yn cynnwys AV awdurdodedig; ac
- yn rhoi rheswm dros ymchwilio i weld a ddylid arfer y pwerau gorfodi oherwydd y digwyddiad.

Mae digwyddiad perthnasol, neu honiad o un, yn debygol o fod yn un o ddau fath o ddigwyddiad:

3. Troseddau traffig, fel goryrru, gyrru trwy olau traffig coch neu beidio â dilyn cyfarwyddyd swyddog traffig. Mae [Section 44](#) o'r Ddeddf AV yn nodi y byddai AV wedi cyflawni trosedd traffig os:
 - mae'r nodwedd awtomataidd wedi'i sbarduno, a
 - mae'r cerbyd yn gwneud unrhyw beth a fyddai'n cael ei ystyried yn drosedd neu'n denu tâl cosb pe byddai gyrrwr dynol yn rheoli'r cerbyd
1. Digwyddiadau sy'n cynnwys AVs, fel gwrthdrawiadau â defnyddiwr ffordd arall, gwrthdrawiadau â seilwaith fel pont reilffordd neu niwed arall a achosir i deithwyr neu eiddo (e.e. teithwyr wedi'u hanafu'n ddifrifol o syrthio y tu mewn i fws, neu dân mewn cerbyd).

Casglu data i gefnogi adnabod digwyddiadau neu droseddau

Bydd angen i'r IURS ddefnyddio ystod o wybodaeth i nodi a yw digwyddiad neu drosedd wedi digwydd. Gall cwrmpas a ffynonellau'r wybodaeth y bydd yn ei defnyddio amrywio yn dibynnu ar natur y digwyddiad neu'r drosedd.

Mae'r Ddeddf AV yn darparu ystod o bwerau statudol sy'n galluogi'r IURS i gasglu gwybodaeth i nodi a yw digwyddiad neu drosedd wedi digwydd. Mae'r rhain yn cynnwys trwy ofynion ac amodau awdurdodi, a thrwy drwyddedu gweithredwyr NUIC.

- Mae [Section 14](#) o'r Ddeddf AV yn nodi y gall rheoliadau awdurdodi a thrwyddedu gweithredwyr ei gwneud yn ofynnol casglu a rhannu gwybodaeth at ddiben penodol. Gall y rhesymau hyn amrywio. Er enghraifft, gallai fod angen data dienw penodol i alluogi adrodd ar ystadegau diogelwch cyffredinol o dan [Section 38](#) o'r Ddeddf AV. Gall rhannu gwybodaeth hefyd ymestyn i fusnesau preifat. Trafodir enghraifft o hyn yn is-adran Pennod 1 ar yswiriant.
- Mae [Section 40](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i'w gwneud yn ofynnol i'r heddlu neu awdurdodau prifffyrdd neu draffig rannu gwybodaeth am droseddau traffig neu ddigwyddiadau perthnasol. Mae hyn yn adlewyrchu mai'r heddlu a/neu awdurdodau prifffyrdd neu draffig fydd y cyntaf i gyrraedd y lleoliad ar gyfer digwyddiadau a'r cyntaf i wybod am droseddau traffig.
- Mae [Section 42](#) o'r Ddeddf AV yn galluogi'r Ysgrifennydd Gwladol i wneud rheoliadau sy'n caniatáu i wybodaeth a geir o dan wahanol bwerau gael ei rhannu gan y derbynnydd gydag eraill at ddibenion penodol.

Efallai hefyd fod amrywiaeth o wybodaeth a gedwir gan drydydd partïon y gallai'r IURS fod eisiau ei defnyddio hefyd. Gall yr IURS ystyried nodi digwyddiadau posibl trwy ffynonellau eraill, megis:

- data o gamerâu,
- hysbysiadau gan berchennog cerbyd,
- hysbysiadau neu gwynion gan y cyhoedd.

Gofynion data o reoleiddio UNECE

Mae gofynion hefyd yn rheoleiddiad drafft UNECE sy'n ei gwneud yn ofynnol i gerbyd ADS fonitro ac adrodd mewn gwasanaeth (ISMR) yn rheolaidd. Mae'r rheoleiddio hwn yn dal i gael ei drafod, gyda chynnwys, prosesau cyflwyno ac amserlenni i'w cadarnhau eto. Ar hyn o bryd, bwriedir cyflwyno'r adroddiadau hyn i awdurdodau cymeradwyaeth math, a fyddai'n golygu'r VCA yn y Deyrnas Unedig.

Rydym yn gweithio i symleiddio'r broses ar draws gwahanol gyrff, a bydd y gwaith hwn yn cynnwys fersiwn derfynol rheoleiddio UNECE ar ôl cytuno arno.

Mae'r rheoleiddio yn nodi tri math o adroddiadau a allai fod yn ofynnol os bydd "digwyddiadau" neu "ddigwyddiadau perthnasol i ddiogelwch" penodol yn digwydd:

- hysbysiadau cychwynnol,
- adroddiadau tymor byr; ac
- adroddiadau cyfnodol.

Mae rheoleiddio UNECE yn nodi gofynion i weithgynhyrchwyr ddarparu adroddiadau mewn fformat a thempled y cytunwyd arnynt. Dylai'r adroddiad gynnwys data ategol, gan gynnwys unrhyw brosesu data a gymhwysir, trwy gyfrwng mecanwaith cyfnewid data y cytunwyd arno. Cyflwynir data i'r awdurdod cymeradwyo perthnasol.

Mae UNECE hefyd wedi datblygu canllawiau ar gyfer pa bwyntiau data y mae'n rhaid i gerbyd gyrru awdurdodedig eu casglu, a fydd yn cael eu hatgyfnerthu gan reoliadau cenedlaethol. Mae'r pwyntiau data hyn yn cynnwys elfennau fel yr amser y cafodd yr ADS ei actifadu a'i ddadactifadu, a fydd yn cael eu casglu ar y DSSAD. Gall hyn chwarae rhan mewn ymchwiliadau yswiriant, fel yr eglurwyd yn gynharach yn y ddogfen hon o dan "Trin Hawliadau Yswiriant Modur". Os yw AV yn rhan o ddigwyddiad, mae angen pwyntiau data ychwanegol i gefnogi'r ymchwiliad i'r digwyddiad, a gesglir trwy'r EDR.

Nodi digwyddiadau perthnasol a throseddau traffig

Rhaid i'r IURS allu nodi pryd y digwyddodd digwyddiad, gan gynnwys gwrthdrawiadau, neu drosedd gydag AV. Dyma'r cam cyntaf wrth benderfynu a oes angen ymchwiliad i benderfynu a yw AV awdurdodedig yn gweithredu'n ddiogel ar ein ffyrdd.

Lle mae AV yn gerbyd UIC, bydd gofyn i'r UIC roi gwybod am unrhyw ddigwyddiadau i'r heddlu (yn unol â [Deddf Traffig Ffyrdd 1988](#)).

Lle mae AV yn gerbyd NUIC, byddai disgwyl i weithredwr NUIC trwyddedig hysbysu'r IURS lle mae digwyddiad yn digwydd.

Yn ogystal â sefydlu mecanweithiau newydd ar gyfer adrodd, rydym yn disgwyl y bydd yr IURS hefyd yn gweithio gyda sefydliadau a phrosesau sydd eisoes ar waith ar gyfer cerbydau confensiynol.

Troseddau traffig

Rydym yn rhagweld y bydd disgwyl i gyrff rheoleiddiedig ddarparu manylion am droseddau traffig fel rhan o'u hadroddiadau rheolaidd sy'n ofynnol gan awdurdodiad. Gall trosedd traffig gynnwys y cerbyd yn stopio ar groesfan i gerddwyr, neu deithwyr o dan 14 oed heb wisgo gwregysau diogelwch.

Yn ogystal, gall yr IURS geisio manylion am droseddau gan ffynonellau allanol, fel yr heddlu neu awdurdodau priffyrdd neu draffig lleol.

Cwestiwn 72: Yn eich barn chi, sut gallai corff rheoleiddiedig benderfynu a yw AV wedi cyflawni trosedd traffig?

Cyflwyno gwybodaeth ynghylch troseddau a digwyddiadau traffig

Gall sawl parti gwahanol ddal gwybodaeth am ddigwyddiadau neu droseddau. Mae hyn yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i, awdurdodau fel yr heddlu sy'n delio â'r digwyddiadau hyn o ddydd i ddydd, neu gyrff rheoleiddiedig fel yr ASDE neu'r Gweithredwr NUIC. Bydd perchennog a/neu UIC y cerbyd hefyd yn ffynhonnell ac yn dderbynnu gwybodaeth. Gyda'r amrywiaeth eang o bartïon y mae'n ofynnol iddynt adrodd, rhaid safoni cyflwyno'r wybodaeth honno i sicrhau effeithiolrwydd ac effeithlonrwydd yr IURS.

Cwestiwn 73: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth gyflwyno gwybodaeth safonol i'r IUR, a pham?

Ymchwilio i droseddau traffig a digwyddiadau perthnasol

Ni fydd pob digwyddiad neu drosedd yn gwarantu ymchwiliad gan yr IURS ac ni fydd pob ymchwiliad yn arwain at sancsiynau. Rydym yn bwriadu y bydd yr IURS yn mabwysiadu dull cymesur, gan ystyried lefel y niwed a'r risg diogelwch yn y dyfodol. Ein disgwyliad yw y bydd ASDEs a gweithredwyr NUIC yn cydweithio i gefnogi'r ymchwiliadau hyn. I gefnogi hyn, rydym yn disgwyl y bydd ASDEs a gweithredwyr NUIC yn enwebu uwch berson sy'n gyfrifol am sicrhau bod gwybodaeth lawn a chywir am ddiogelwch yn cael ei darparu i'r Ysgrifennydd Gwladol, gan gynnwys i'w defnyddio gan yr IURS.

Mae'r Ddeddf AV yn darparu sawl pŵer i gefnogi'r IURS i gael mynediad at y wybodaeth angenrheidiol i gynnal yr ymchwiliadau hyn. Mae hyn yn cynnwys:

- [Section 16](#) o'r Ddeddf AV, sy'n manylu ar y dibenion ymchwiliol y gellir cyhoeddi hysbysiadau ar eu cyfer (gan gyfeirio at y dibenion domestig a'r diben rhyngwladol).
- [Section 17](#) o'r Ddeddf AV, sy'n rhoi'r pŵer i gyhoeddi hysbysiad gwybodaeth i gorff rheoleiddiedig, gan ei gwneud yn ofynnol i wybodaeth benodol gael ei darparu.
- [Section 18](#) o'r Ddeddf AV, sy'n rhoi'r pŵer i gyhoeddi hysbysiad cyfweiliad i gorff rheoleiddiedig, gan ei gwneud yn ofynnol i unigolyn fod yn bresennol i ateb cwestiynau i gefnogi ymchwiliadau'r IURS.
- [Section 20](#) o'r Ddeddf AV, sy'n sefydlu troseddau sy'n gysylltiedig â methu â chydymffurfio â hysbysiadau gwybodaeth neu gyfweiliad. Bwriad hyn yw creu atebolrwydd, gweithredu fel ataliad, ac annog cydymffurfiaeth lawn â hysbysiadau gwybodaeth a chyfweiliad.

Mae cyrff ymchwilio eisoes yn cynnal ymchwiliadau mewn perthynas â cherbydau nad ydynt yn hunan-yrro. Mae gennym ddiddordeb mewn deall pa adnoddau, offer a sgiliau ychwanegol fyddai eu hangen ar gyfer ymchwiliadau i AVs.

Cwestiwn 74: Yn eich barn chi, a ydych chi'n credu y byddai angen unrhyw elfennau arbenigol, gan gynnwys gwybodaeth, yn ystod ymchwiliad i ddigwyddiad perthnasol neu drosedd traffig gan yr IURS?

Os 'ydw', pa elfennau arbenigol, gan gynnwys gwybodaeth, ydych chi'n credu sydd eu hangen ar yr IURS i gynnal ymchwiliad i drosedd traffig a gyflawnwyd gan AV, neu ddigwyddiad perthnasol sy'n cynnwys AV?

Cwestiwn 75: Pa gofnodion, os o gwbl, y dylid eu cadw ynghylch hanes cynnal a chadw ac atgyweirio AV?

Ein disgwyliad a'n bwriad yw i'r IURS ddatrys unrhyw ymchwiliadau trwy ymgysylltu ar y cyd a defnyddio'r pwerau ymchwilio a restrir uchod. Fodd bynnag, os oes angen, mae'r Ddeddf AV hefyd yn darparu sawl pŵer gorfodi, gan gynnwys pwerau i fynd i mewn i safle ASDE a/neu NUICO a'u chwilio, ac i atafaelu eitemau. Mae yna hefyd bwerau i atal, profi, atafaelu a chadw cerbydau.

- Mae [Section 28](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i ynad heddwch roi gwarant i fynd i mewn i safle a ddefnyddir gan gorff rheoleiddiedig a'i chwilio, a
- Mae [Section 29](#) o'r Ddeddf AV yn nodi'r pwerau y gellir eu harfer o dan warant a roddir o dan adran 28.
- Mae [Section 30](#) o'r Ddeddf AV yn sefydlu trosedd o rwystro gweithredu gwarant i fynd i mewn i fangre a'i chwilio ac atafaelu eitemau.
- Mae [Section 31](#) o'r Ddeddf AV yn nodi'r gofynion ar gyfer atafaelu eitemau o dan warant.
- Mae [Section 58](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi pwerau i swyddogion awdurdodedig (cwnstablaid mewn lifrai ac archwilwyr a benodwyd o dan adran 66A o'r Ddeddf Traffig Ffyrdd) atafaelu a chadw cerbydau hunan-yrro.

Rydym yn bwriadu defnyddio'r wybodaeth a gesglir drwy'r alwad hon am dystiolaeth i'n cefnogi i wneud rheoliadau pellach mewn perthynas â'r pwerau hyn.

Atafaelu a thrin pethau sy'n gysylltiedig ag ymchwiliad

Mae [Section 29](#) yn darparu pŵer i, ymhlith pethau eraill, atafaelu a symud unrhyw ddogfen, offer, neu eitem neu ddeunydd arall ar safle gweithredwr ASDE neu NUIC. Dim ond o dan warant a gyhoeddir o dan adran 28 y gellir arfer y pŵer hwn. Mae [Section 31](#) o'r Ddeddf AV yn manylu ar yr hyn y mae'n rhaid i berson sy'n arfer y pŵer atafaelu a symud o dan adran 29 ei wneud, a'r hyn y gellir ei wneud â'r "peth" a atafaelwyd.

Yn ystod atafaelu unrhyw beth gan gynnwys cerbydau, rhaid i'r IURS gael prosesau ar waith fel y gallant adfer y dystiolaeth sydd ei hangen heb ddifrodi na llygru'r data na'r ddyfais gorfforol.

Cwestiwn 76: Yn eich barn chi, pa wybodaeth neu driniaeth arbenigol, os o gwbl, fydd yn angenrheidiol er mwyn cadw tystiolaeth, a pham?

Os 'ie', pa wybodaeth arbenigol ydych chi'n credu y gallai fod ei hangen i gadw tystiolaeth, a pham? Peidiwch â darparu unrhyw wybodaeth bersonol sy'n ymwneud â chi'ch hun neu berson adnabyddadwy arall.

Mae [Section 31](#) yn caniatáu gwneud rheoliadau ynghylch sut y dylid delio â'r peth a atafaelwyd. Gall rheoliadau o'r fath awdurdodi cadw neu ddefnyddio'r peth a atafaelwyd neu at ddibenion heblaw'r dibenion ymchwilio.

Er enghraifft, gall yr eitemau neu'r wybodaeth a atafaelwyd fod yn ddefnyddiol mewn hyfforddiant, fel caniatáu i griwiau tân ymarfer rhyngweithiadau ag AV neu alluogi datblygu systemau mewnol i optimeiddio cronfeydd data i gynyddu effeithlonrwydd adrodd. Mae'r defnyddiau eilaidd hyn yn caniatáu i'r IURS barhau i gefnogi diogelwch AVs.

Cwestiwn 77: Y tu hwnt i'r prif ddiben o gefnogi ymchwiliad, ar gyfer pa ddibenion eraill, os o gwbl, ydych chi'n meddwl y gellid cadw a defnyddio peth a atafaelwyd ar eu cyfer?

Gall data sy'n berthnasol i ymchwiliadau gael ei storio mewn amrywiaeth o leoliadau amrywiol, gan gynnwys ar gyfrifiaduron, ar weinyddion cwmni, ar storfa cwmwl trydydd parti neu ar gerbydau. Gall fod heriau i fynediad at ddata, gan gynnwys meddalwedd perchnogol, allweddi amgryptio.

Cwestiwn 78: Pa heriau, os o gwbl, ydych chi'n ymwybodol ohonynt ynghylch mynediad at ddata sy'n berthnasol i ymchwiliadau?

Mae Adran 31 yn galluogi cyflwyno pethau a atafaelwyd, gan gynnwys i rywun nad yw'n berchennog, a dinistrio pethau a atafaelwyd.

Cwestiwn 79: O dan ba amgylchiadau, os o gwbl, y byddech chi'n ystyried ei bod yn dderbyniol bod y peth a atafaelwyd yn cael ei ddanfôn i rywun heblaw'r perchennog?

Cwestiwn 80: Y tu hwnt i'r rhai a ddefnyddir eisoes ar gyfer cerbydau trydan a hybrid, pa ystyriaethau eraill, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu rhoi ar waith wrth ddinistrio AV?

Storio a gwaredu pethau a atafaelwyd

Mae [Section 58](#) yn darparu pŵer i atafaelu a chadw cerbydau ffordd. Nid oes angen gwarant arni ond dim ond swyddog awdurdodedig all ei harfer mewn rhai amgylchiadau gan gynnwys atal trosedd.

Mae Adran 58 o'r Ddeddf AV yn caniatáu gwneud rheoliadau ynghylch yr hyn sydd i ddigwydd ar ôl i gerbyd gael ei atafaelu a'i gadw. Rhaid i reoliadau o'r fath sicrhau bod y cerbyd yn cael ei storio'n iawn, a bod gan y perchennog gyfle rhesymol i ddarganfod bod y cerbyd wedi'i gadw a'i adfer. Gallai hyn gynnwys AV gyda gallu cysylltiedig.

Cwestiwn 81: Pa ystyriaethau, os o gwbl, yn ogystal â'r rhai ar gyfer cerbydau confensiynol ydych chi'n credu sy'n briodol ar gyfer storio AV a atafaelwyd?

Sylwch, er bod disgwyl i'r rhan fwyaf o AVs gael pwerwaith trydan (lle mae'r modur yn cael ei bweru'n rhannol/yn llwyr gan fatris ar y cerbyd), nid yw'r gofynion storio cysylltiedig o fewn cwrmpas y cwestiwn hwn.

Os oes unrhyw beth nad yw'r perchennog wedi'i hawlio, yna mae adran 58 yn darparu ar gyfer gwaredu'r cerbyd. Er nad yw'r Ddeddf AV yn diffinio gwaredu, credwn y gallai gwaredu gynnwys gwerthu neu roi'r cerbyd a atafaelwyd unwaith nad oes ei angen mwyach ac nad yw wedi'i hawlio.

Cwestiwn 82: Yn eich barn chi, dan ba amgylchiadau y dylid gwerthu AV a atafaelwyd yn hytrach na'i waredu?

Cwestiwn 83: Yn eich barn chi, pa ystyriaethau sydd, os o gwbl, o ran sut y dylid gwaredu AV yn briodol o'i gymharu â cherbyd confensiynol?

Sanctsiynau

Yn dilyn ymchwiliad, gall yr IURS roi sanctsiwn i'r gweithredwr ASDE neu NUIC cyfrifol. Bydd gan yr IURS ystod o sanctsiynau ar gael i'w defnyddio, a fydd yn ei alluogi i fod yn deg ac yn gymesur yn y ffordd y mae'n ymateb i ddigwyddiadau. Bydd rhoi sanctsiynau yn caniatáu i'r IURS sicrhau bod diogelwch AVs yn cael ei gynnal gan:

- sicrhau bod gweithredwyr ASDEs a NUIC yn parhau i gydymffurfio â'u gofynion awdurdodi a thrwyddedu gweithredwyr
- sicrhau bod ASDEs a gweithredwyr NUIC yn cymryd camau i ddatrys unrhyw broblemau a nodwyd yn ystod ymchwiliad i ddigwyddiad neu drosedd traffig
- sicrhau bod unrhyw wersi a ddysgwyd yn ystod ymchwiliad yn cael eu bwydo'n ôl i ASDEs a gweithredwyr NUIC i atal problem debyg rhag digwydd eto yn y dyfodol; a
- sicrhau bod ASDEs a gweithredwyr NUIC yn cael eu dal yn gyfrifol am ymddygiad eu cerbydau, ac am unrhyw fethiannau i gydymffurfio â gofynion rheoleiddio.

I gyflawni hyn, bydd yr IURS yn mabwysiadu dull hyblyg, gan ystyried pob digwyddiad neu drosedd fesul achos ac, os oes angen, gan gymhwyso sanctsiynau yn y ffordd fwyaf priodol i sicrhau bod diogelwch cerbydau yn cael ei gynnal yn y dyfodol.

Mae hyn yn wahanol i'r rheoleiddio presennol ar yrwyr dynol cerbydau confensiynol, sy'n canolbwyntio ar orfodi rheolau traffig ffyrdd yn droseddol yn llym.

Argymhellwyd mabwysiadu'r dull hwn gan Gomisiynau'r Gyfraith. Fe wnaethant gynghori y byddai caniatáu i'r IURS gymhwyso ystod hyblyg o sanctsiynau anhroseddol yn caniatáu ymateb mwy cymesur, effeithiol a chyflym i ddigwyddiadau a throseddau. Gall defnyddio

sanctsiynau troseddol yn unig, ar y llaw arall, fod yn ddur, cymryd amser hir i'w gorfodi, a gall roi canlyniadau ansicr¹⁰.

Mae sawl rheoleiddiwr arall, fel yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch a'r Swyddfa Ffyrdd a Rheilffyrdd, yn cymryd dull tebyg o gymhwyso sanctsiynau. Ar hyn o bryd rydym yn ymgysylltu â'r rheoleiddwyr hyn i nodi gwersi y gellir eu cymhwyso wrth ddatblygu'r IURS. Wrth ateb y cwestiwn canlynol, amlygwch unrhyw reolyddion eraill mewn sectorau neu awdurdodaethau eraill yr ydych yn credu y dylem ddysgu ohonynt wrth ddatblygu'r IURS.

Cwestiwn 84: Pa wybodaeth allwch chi ei darparu, os o gwbl, am gyfundrefnau sanctsiynau presennol mewn meysydd eraill sy'n cymryd dull tebyg, hyblyg o gymhwyso sanctsiynau anhroseddol?

Pa sanctsiynau sydd ar gael?

Os yw'n briodol, bydd yr IURS yn ceisio datrys unrhyw faterion a nodwyd yn ystod ymchwiliad trwy ddulliau anffurfiol yn gyntaf, megis cyngor, rhybuddion a thrafodaethau gydag ASDEs a gweithredwyr NUIC. Os ystyrir bod dulliau anffurfiol yn annigonol, neu os ydynt wedi methu â mynd i'r afael â'r mater, yna bydd yr IURS yn cyhoeddi sanctsiwn.

Mae'r Ddeddf AV yn nodi'r ystod o sanctsiynau a fydd ar gael i'r IURS. Mae'r rhain o fewndau gategori: sanctsiynau rheoleiddio a sanctsiynau sifil.

Mae sanctsiynau rheoleiddiol yn fesurau a osodir gan gyrff rheoleiddiol, fel yr IURS, i orfodi cydymffurfiaeth â rheoliadau, a nodir yn [Section 8](#) o Ddeddf AV. Y rhain yw:

- y pŵer i amrywio, atal neu dynnu awdurdodiad cerbyd awtomataidd yn ôl.

Cosbau anhroseddol am fethu â chydymffurfio â rheoliadau yw sanctsiynau sifil. Fe'u nodir ym [Chapter 5](#) o'r Ddeddf AV. Y rhain yw:

- y pŵer i gyhoeddi hysbysiadau cydymffurfio ([Section 34](#))
- y pŵer i gyhoeddi hysbysiadau iawndal ([Section 35](#))
- y pŵer i gyhoeddi hysbysiadau cosb ariannol ([Section 36](#))

Mae'r rhestr lawn o sanctsiynau sifil a rheoleiddiol wedi'i nodi yn y tabl isod..

¹⁰ Am ragor o wybodaeth ar gymhwyso sanctsiynau: [Regulatory Justice: Making Sanctions Effective](#) and [Law Commission consultation paper on criminal liability in regulatory contexts - Lexology](#)

Tabl o sancsiynau sifil a rheoleiddiol

Adran y Ddeddf AV	Sanctsiwn	Disgrifiad
Adran 8	Pŵer i amrywio, atal neu dynnu'n ôl	Yn caniatáu ar gyfer: • amrywio amodau awdurdodi AV, • atal awdurdodiad AV dros dro; neu, • dynnu'n ôl awdurdodiad AV yn gyfan gwbl.
Adran 34	Hysbysiad cydymffurfio	Yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwr ASDE neu NUIC gymryd camau penodol i sicrhau: • eu bod yn cydymffurfio â'r holl ofynion rheoleiddiol o hyn ymlaen; a/neu, • nad yw unrhyw AVs awdurdodedig y maent yn gyfrifol amdanynt yn cyflawni trosedd traffig tebyg eto yn y dyfodol.
Adran 35	Hysbysiad gwneud iawn	Yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwr ASDE neu NUIC gymryd camau penodol i unioni, lliniaru neu wneud iawn am unrhyw golled, difrod, anghyfleustra neu niwsans a achosir i ddefnyddwyr eraill y ffordd.
Adran 36	Hysbysiad cosb ariannol	Yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwr ASDE neu NUIC dalu cosb ariannol benodol erbyn amser penodol.

Sancsiynau troseddol

Gan nad sancsiynau troseddol ydynt, ni all y sancsiynau rheoleiddiol a sifil sydd ar gael i'r IURS arwain at erlyniad troseddol na charchar. Fodd bynnag, mae'r Ddeddf AV yn creu rhai troseddau y gellir cymryd camau troseddol amdanynt yn erbyn gweithredwr ASDE neu NUIC yn dilyn ymchwiliad i ddigwyddiad neu drosedd traffig.

Mae [Section 20](#) yn ei gwneud yn drosedd i:

- fethu â darparu gwybodaeth y gofynnir amdani gan hysbysiad gwybodaeth
- darparu gwybodaeth ffug neu gamarweiniol mewn ymateb i hysbysiad gwybodaeth neu gyfweliad
- methu â chydymffurfio â hysbysiad gwybodaeth neu gyfweliad, a

- dinistrio, atal neu newid unrhyw wybodaeth gyda'r bwriad o atal gwybodaeth rhag cael ei darparu mewn ymateb i hysbysiad gwybodaeth neu gyfweliad.

Mae [Section 24](#) yn ei gwneud yn drosedd i rywun sydd, neu sy'n ceisio dod yn, weithredwr ASDE neu NUIC:

- ddarparu gwybodaeth ffug neu gamarweiniol am ddiogelwch AVs (sydd naill ai'n ofynnol gan hysbysiad neu wedi'i darparu'n wirfoddol); neu
- methu â darparu gwybodaeth am ddiogelwch AVs fel sy'n ofynnol gan hysbysiad gwybodaeth neu ofyniad rheoleiddiol.

Mae adran 24 hefyd yn ei gwneud yn drosedd i unrhyw un ddinistrio, atal neu newid gwybodaeth gyda'r bwriad o atal darparu gwybodaeth gywir.

Mae [Section 25](#) yn caniatáu i drosedd o dan adran 24 fod yn drosedd waethygedig pe bai gwybodaeth ffug neu wybodaeth a gedwir yn ôl, neu wybodaeth a ddinistriwyd, a ataliwyd neu a newidiwyd yn fwriadol, wedi:

- datgelu risg uwch o gerbyd gyda nodwedd awtomataidd awdurdodedig yn rhan o fath penodol o ddigwyddiad peryglus; ac
- roedd cerbyd gyda'r nodwedd awtomataidd awdurdodedig honno wedi'i sbarduno wedi bod yn rhan o ddigwyddiad o'r math hwnnw a arweiniodd at ladd neu anafu unigolyn yn ddifrifol.

Os ceir gweithredwr ASDE neu NUIC yn euog o'r troseddau hyn, byddent yn agored i dderbyn sanctiwn troseddol, fel dirwy ddiderfyn. O dan [Section 26 & 27](#) o'r Ddeddf AV, gallai unigolion enwebedig ac uwch reolwyr o fewn ASDEs a gweithredwyr NUIC hefyd fod yn atebol yn bersonol i dderbyn sanctiwn troseddol, fel dedfryd o garchar, os ceir y sefydliad yn euog o'r troseddau uchod (ac, yn achos yr uwch reolwr, os cydsyniodd neu os cynllwyniodd i gyflawni'r drosedd). Cyfrifoldeb y llysoedd fydd cyhoeddi'r sanctiynau troseddol hyn, nid yr IURS.

Pryd y gallai'r IURS gyhoeddi sanctiwn?

Mae'r Ddeddf AV yn nodi'r amodau eang y gellir cymhwyso pob sanctiwn oddi tanynt.

Gellir cyhoeddi sanctiynau rheoleiddio gyda neu heb gytundeb yr ASDE cyfrifol. Gellir eu cyhoeddi heb gytundeb ASDE os:

- maen nhw wedi methu â chydymffurfio â gofyniad awdurdodi
- mae'r AV wedi cyflawni trosedd traffig; neu
- nid yw'r AV bellach yn bodloni'r prawf hunan-yrdd.

Gellir amrywio neu atal awdurdodiad dros dro hefyd heb gytundeb ASDE er mwyn caniatáu ymchwiliad i weld a yw un o'r amgylchiadau uchod wedi digwydd.

Mae'r amgylchiadau y gellir rhoi pob sancsiwn sifil ynddynt yn amrywio ychydig yn dibynnu ar y sancsiwn. Nodir rhagor o fanylion ym mhob adran berthnasol o'r Ddeddf AV.

Yn fras, gellir rhoi sancsiynau sifil i:

- gweithredwr ASDE neu NUIC sydd wedi methu â chydymffurfio â gofyniad rheoleiddiol (megis gofyniad awdurdodi neu drwyddedu gweithredwr)
- gweithredwr ASDE neu NUIC sydd wedi methu â chydymffurfio â hysbysiad sancsiwn presennol; neu
- ASDE os yw cerbyd awtomataidd awdurdodedig wedi cyflawni trosedd traffig.

Bydd yr IURS yn ystyried pob digwyddiad neu drosedd fesul achos wrth benderfynu pa sancsiwn i'w gymhwyso.

Pa lefel o sancsiwn allai fod yn briodol?

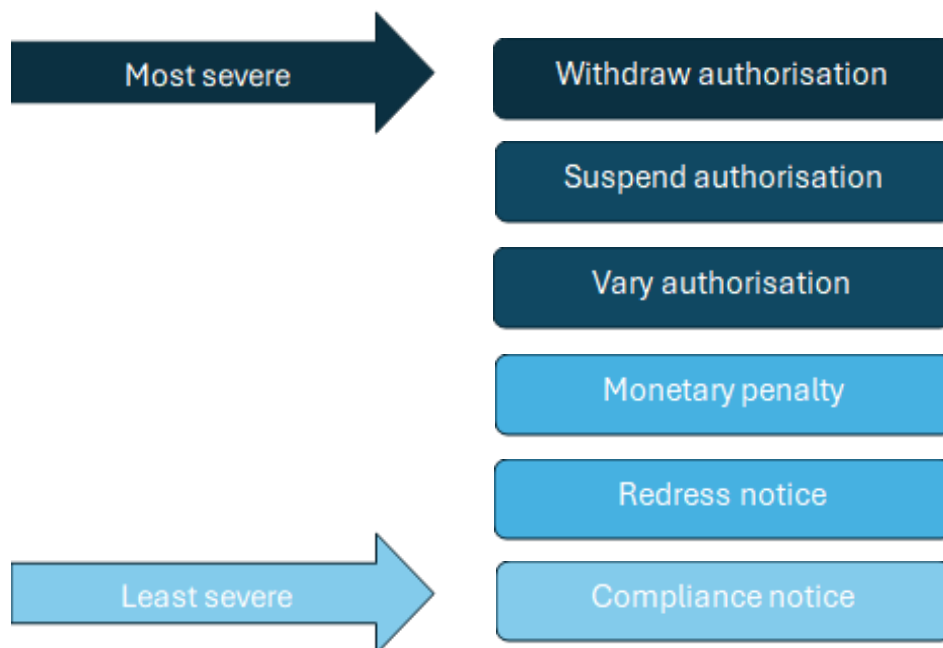
Wrth benderfynu pa sancsiwn fyddai fwyaf priodol, bydd yr IURS yn ystyried yr holl ffactorau perthnasol ynghylch y digwyddiad neu'r drosedd, gan gynnwys:

- difrifoldeb y digwyddiad neu'r drosedd
- beth achosodd i'r digwyddiad ddigwydd
- a yw'r un digwyddiad wedi digwydd o'r blaen
- a yw'r corff rheoleiddiedig dan sylw wedi methu â chydymffurfio â gofynion rheoleiddio o'r blaen.

Bydd yr IURS hefyd yn ystyried difrifoldeb y sancsiynau posibl sydd ar gael iddo wrth benderfynu pa rai i'w cymhwyso.

Er enghraifft, ar gyfer digwyddiad bach, gallai'r IURS gyhoeddi hysbysiad cydymffurfio yn lle cosb ariannol, gan fod hysbysiad cydymffurfio yn sancsiwn llai difrifol na chosb ariannol. I'r gwrthwyneb, ar gyfer digwyddiad difrifol, gallai'r IURS gyhoeddi cosb ariannol neu atal awdurdodiad y cerbyd, yn hytrach na chyhoeddi hysbysiad cydymffurfio yn unig.

Graffeg yn dangos y sanctsiynau sifil a rheoleiddiol a sefydlwyd yn Neddf AV 2024 yn amrywio o'r lleiaf difrifol i'r mwyaf difrifol



GRAPHIC ABOVE, LEFT COLUMN, TOP TO BOTTOM: Mwyaf difrifol, Lleiaf difrifol.

RIGHT COLUMN, TOP TO BOTTOM: Tynnu awdurdodiad yn ôl, Atal awdurdodiad, Amrywio awdurdodiad, Cosb ariannol, Hysbysiad gwneud iawn, Hysbysiad cydymffurfio.

Cwestiwn 85: Yn eich barn chi, pa ffactorau sy'n ymwneud â digwyddiad neu drosedd traffig a fyddai'n cyfiawnhau i'r IURS:

- roi sanctsiwn rheoleiddiol o dan y Ddeddf AV, yn hytrach na sanctsiwn sifil?
- amrywio amodau awdurdodi cerbyd awtomataidd, yn hytrach nag atal yr awdurdodiad yn gyfan gwbl?
- rhoi hysbysiad cosb ariannol yn lle hysbysiad cydymffurfio?

Ystyriaethau ehangach

Drwy gydol y broses o ymchwilio i ddigwyddiad a rhoi sanctsiwn, bydd yr IURS yn anelu at gynnal deialog reolaidd ac agored gydag ASDEs a gweithredwyr NUIC. Lle bo angen, bydd deialog hefyd yn cael ei chyflawni trwy ddefnyddio ceisiadau am wybodaeth a hysbysiadau o fwriad.

Bydd yr IURS yn gwneud hynny gyda'r bwriad o sefydlu diwylliant dysgu ymhlith ASDEs a gweithredwyr NUIC. O dan y diwylliant dysgu hwn, bydd ASDEs, gweithredwyr NUIC a'r IURS yn cydweithio i sicrhau bod diogelwch AVs yn cael ei gynnal yn barhaus, a bod unrhyw ddysgu a geir trwy ymchwiliadau yn cael ei fwydo'n ôl yn rheolaidd i'r gweithredwr ASDE a/neu NUIC perthnasol i atal problemau rhag digwydd eto.

Wrth i ni weithio i ddatblygu'r IURS, byddwn yn dysgu o brofiad rheoleiddwyr mewn sectorau eraill sydd wedi llwyddo i sefydlu diwylliant dysgu ymhlith y sefydliadau y maent yn eu rheoleiddio. Mae hyn yn ogystal â sicrhau bod yr IURS yn dilyn yr egwyddorion a nodir yn [Section 21](#) ac [Section 22](#) o [Legislative and Regulatory Reform Act 2006](#) a [Regulators' Code - GOV.UK](#).

Cosbau Ariannol

Mae [Section 36](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i gyhoeddi hysbysiadau cosb ariannol. Gellir cyhoeddi hysbysiadau cosb ariannol:

- i weithredwr ASDE neu NUIC os ydynt wedi methu â chydymffurfio â gofyniad rheoleiddiol
- i weithredwr ASDE neu NUIC os ydynt wedi methu â chydymffurfio â chyfweliad, gwybodaeth, cydymffurfiaeth neu hysbysiad iawndal sy'n bodoli eisoes
- i ASDE os yw cerbyd awtomataidd awdurdodedig wedi cyflawni trosedd traffig tra roedd yr ASDE yn gyfrifol amdano, oni bai ei bod yn ymddangos bod y drosedd traffig wedi'i hachosi'n gyfan gwbl gan fethiant gweithredwr NUIC i gydymffurfio â gofyniad o dan reoliadau trwyddedu gweithredwyr NUIC.

Mae Adran 36 o Ddeddf AV hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol wneud rheoliadau sy'n gosod terfyn uchaf ar gyfer cosbau ariannol.

Argymhellwyd y gofyniad i osod terfyn uchaf ar gyfer cosbau ariannol gan Gomisiynau'r Gyfraith. Fe wnaethon nhw ddadlau y bydd gosod terfyn uchaf yn sicrhau bod cosbau ariannol yn cael eu cymhwyso'n gyson ac yn gymesur ar draws pob ASDE a gweithredwr NUIC.

Bydd gosod terfyn cosb uchaf hefyd yn helpu sicrhau bod ASDE a gweithredwyr NUIC yn cydymffurfio â gofynion rheoleiddio trwy egluro'r costau posibl o fethu â gwneud hynny. Yn yr un modd, bydd cael terfyn cosb uchaf clir yn helpu cefnogi'r diwydiant AV yn ei ddulliau cynllunio busnes ac ariannol trwy ddileu ansicrwydd ynghylch y cosbau posibl y gallent eu hwynebu.

Mae sawl dull y gellid eu cymryd wrth osod terfyn cosb ariannol uchaf.

Un yw gosod y terfyn uchaf fel canran o drosiant y corff a reoleiddir. Er enghraifft, mae [Gas Act 1986](#) yn gosod cosb uchaf o 10% o drosiant y person a reoleiddir (mae sut mae trosiant yn cael ei ddiffinio at ddibenion Deddf Nwy 1986 wedi'i nodi mewn [Seperate order from 2002](#)). Mae Adran 36(10) o'r Ddeddf AV yn caniatáu i'r rheoliadau sy'n gosod terfyn cosb uchaf ddiffinio beth sy'n cyfrif fel trosiant, a sut y dylid cyfrifo neu asesu trosiant.

Dull arall yw gosod y terfyn uchaf fel ffigur llym. Er enghraifft, mae [Wireless Telegraphy Act 2006](#) yn gosod terfyn cosb uchaf o £2 filiwn am un toriad o ofynion gwybodaeth a osodir ar ddefnyddwyr offer telegraffiaeth ddi-wifr.

Trydydd dull posibl yw gosod y terfyn uchaf naill ai fel canran o drosiant neu ffigur llym, pa un bynnag sy'n uwch ar gyfer y gweithredwr ASDE neu NUIC penodol. Er enghraifft, mae [Data Protection Act 2018](#) yn gosod terfyn cosb uchaf o naill ai £17.5 miliwn neu 4% o

gyfanswm y trosiant byd-eang blynyddol yn y flwyddyn ariannol flaenorol, pa un bynnag sy'n uwch.

Ar hyn o bryd mae'r Llywodraeth yn archwilio pa un o'r dulliau uchod fyddai orau ar gyfer gosod terfyn cosb ariannol uchaf o dan y Ddeddf AV. Fel rhan o hyn, efallai y bydd angen ystyried hefyd sut y dylid cyfrifo trosiant wrth osod terfyn cosb uchaf. Er enghraifft, gallai'r terfyn cosb uchaf gyfeirio at gyfanswm trosiant byd-eang blynyddol sefydliad, neu ddim ond eu gyfanswm trosiant blynyddol yn y Deyrnas Unedig.

Cwestiwn 86: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant corff a reoleiddir wrth osod y terfyn uchaf ar gyfer cosbau ariannol?

Os 'na ddylid', pam lai?

Os 'dylid', sut ddylid cyfrifo trosiant a pham? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 87: Yn eich barn chi, ar ba swm fyddai'n briodol gosod terfyn llym ar gyfer cosbau ariannol, a pham?

- Hyd at £10m
- £10m hyd at £15m
- £15m hyd at £20m
- £20m hyd at £25m
- Mwy na £25m

Mewn rhai achosion, gellir rhoi hysbysiad cosb ariannol i weithredwr ASDE neu NUIC oherwydd methiant parhaus i gydymffurfio â gofyniad rheoleiddiol neu hysbysiad cyfweliad, gwybodaeth, cydymffurfio neu iawndal presennol. Os felly, gall yr hysbysiad cosb ariannol nodi swm ychwanegol a fydd yn cael ei ychwanegu at y gosb bob dydd nes bod y methiant yn cael ei drin, neu tan ddyddiad penodol cynharach a roddir yn yr hysbysiad.

Er enghraifft, os yw ASDE wedi methu'n barhaus â chydymffurfio â hysbysiad cydymffurfio, gellir rhoi hysbysiad cosb ariannol iddynt a fydd â swm cosb ychwanegol yn cael ei ychwanegu ato bob dydd nes iddynt gydymffurfio â'r hysbysiad cydymffurfio.

O ganlyniad, mae'r Ddeddf AV hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol basio rheoliadau sy'n gosod y swm uchaf y gellir ei ychwanegu at gosb bob dydd am fethiannau parhaus. Gellid diffinio hyn hefyd fel ffigur llym, neu fel canran o drosiant. Os caiff ei osod fel canran o drosiant, byddai hyn yn cael ei ddiffinio yn yr un modd ag a wneir wrth osod y terfyn cosb ariannol uchaf.

Cwestiwn 88: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant corff rheoleiddiedig wrth osod terfyn ar gyfer cosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu gosod os yw'r methiant yn un parhaus, a pham? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 89: Yn eich barn chi, pa swm fyddai'n briodol i osod terfyn llym ar gyfer cosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu codi os yw'r methiant yn un parhaus a pham?

Terfynau cosbau ariannol uchaf ar gyfer gwasanaethau teithwyr awtomataidd

Cyflwynodd [Section 5](#) o'r Ddeddf AV gynllun trwyddedu newydd, wedi'i dargedu ar gyfer cerbydau sydd wedi'u cynllunio neu eu haddasu i yrru eu hunain. Gellir defnyddio'r cynllun ymhellach ar gyfer treialon gyda'r nod o ddatblygu cerbydau sydd wedi'u cynllunio neu eu haddasu felly ac felly gallent gynnwys treialon gyda gyrrwr diogelwch lle cyflawnir y nod hwn.

Os yw cais am drwydded Gwasanaethau Teithwyr Awtomataidd (APS) yn llwyddiannus, bydd deddfwriaeth tacsî, hurio preifat, a cherbydau gwasanaeth teithwyr (PSV) sy'n bodoli eisoes yn cael ei datgymhwyso. Ni fydd deiliaid trwyddedau yn ddarostyngedig i'r rhwymedigaethau a osodir gan ddeddfwriaeth gyfredol tacsî, cerbyd hurio preifat (PHV) neu Gerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus (PSV) am gyfnod penodol a nodir, ar yr amod bod deiliad y drwydded yn cydymffurfio ag unrhyw amodau a rhwymedigaethau adrodd a osodir arnynt.

Gall amodau'r drwydded nodi:

- yr ardaloedd lle gellir darparu'r gwasanaeth,
- y cerbydau y gellir darparu'r gwasanaeth ynddynt,
- y cyfnod y mae'r drwydded yn ddilys, ac
- unrhyw amodau y bydd angen i'r gwasanaeth APS eu bodloni.

Darparodd y Offeryn Statudol yr APS ar gyfer y darpariaethau gorfodi canlynol: amrywio, atal, tynnu'n ôl.

Mae [Schedule 6, Paragraph 2](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pŵer i gyhoeddi hysbysiad cosb ariannol i ddeiliad trwydded APS os ydynt wedi troseddu yn erbyn y cynllun trwyddedu neu wedi methu â chydymffurfio â hysbysiad cydymffurfio.

Mae'r un ddarpariaeth yn ei gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol wneud rheoliadau sy'n gosod terfyn uchaf ar gyfer y cosbau ariannol y gellir eu cyhoeddi. Fel gyda'r pwerau o dan [Section 36](#) o'r Ddeddf AV, gellid gosod y rhain naill ai fel canran o drosiant deiliad y drwydded, fel ffigur llym, neu fel pa un bynnag o'r ffigurau hyn sy'n uwch.

Cwestiwn 90: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant deiliad trwydded wrth osod terfyn cosb ariannol uchaf ar gyfer APS?

- Os 'dylid', sut, yn eich barn chi, y dylid cyfrifo trosiant a pham? Os yw hyn yn wahanol i'r ffordd rydych chi'n credu y dylid cyfrifo trosiant ar gyfer cosbau o dan adran 36 o'r Ddeddf AV, esboniwch pam. Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 91: Yn eich barn chi, ar ba swm fyddai'n briodol gosod terfyn llym ar gyfer cosbau ariannol am dorri trwyddedau, a pham?

- Hyd at £20,000
- £20,000 hyd at £50,000
- £50,000 hyd at £125,000
- £125,000 hyd at £500,000
- £500,000 hyd at £1,000,000
- Mwy na £1,000,000
- Arall

Os yw'r methiant y mae'r hysbysiad cosb ariannol yn ymwneud ag ef yn un parhaus, gall yr hysbysiad cosb ariannol ddarparu ar gyfer ychwanegu swm penodol at y gosb bob dydd nes bod y methiant wedi'i ddatrys, neu tan ddyddiad penodol. Gellid diffinio hyn fel ffigur llym, neu fel canran o'r trosiant. Os caiff ei osod fel canran o'r trosiant, byddai hyn yn cael ei ddiffinio yn yr un modd ag a wneir wrth osod y terfyn cosb ariannol uchaf.

Cwestiwn 92: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant deiliad trwydded wrth osod terfyn ar gosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu gosod os yw'r methiant yn un parhaus? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 93: Yn eich barn chi, ar ba swm fyddai'n briodol gosod terfyn llym ar gosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu gosod os yw'r methiant yn un parhaus, a pham?

Costau a Manteision o Gynllun Rheoleiddio Mewn-Defnydd

Mae'n debygol y bydd rhai mewn cymdeithas yn elwa o ddeddfwriaeth newydd, tra gallai eraill weld costau cynyddol. Gallai'r costau a'r manteision hyn effeithio ar fusnesau, aelwydydd, llywodraeth a chymdeithas ehangach. Bydd ymatebion i'r cwestiwn canlynol yn cael eu hystyried wrth gynnal gwerthusiad o opsiynau polisi o amgylch yr IURS, sy'n sicrhau bod ASDEs yn parhau i fodloni eu gofynion awdurdodi, a bod NUICOs yn parhau i fodloni eu gofynion trwyddedu.

Cwestiwn 94: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith yr IURS?

Cwestiwn 95: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith yr IURS?

Gweithio gydag ymatebwyr cyntaf

Mae tri phrif gategori o ymatebwyr cyntaf a fydd yn rhyngweithio AVs: yr heddlu, ambiwlans a gwasanaethau tân ac achub, ochr yn ochr ag amrywiaeth eang o

wasanaethau eraill, gan gynnwys swyddogion traffig a fydd yn rhyngweithio ag AVs wrth gyflawni eu dyletswyddau.

Bydd ymatebwyr cyntaf ymhlith y grwpiau cyntaf y bydd gofyn iddynt gael eu hysbysu a'u hyfforddi ar y rhyngweithiadau rhyngddynt eu hunain ac AVs. Bydd AVs yn dod ar draws ymatebwyr cyntaf yn gyrru ar oleuadau glas a bydd angen iddynt ymateb yn briodol ac yn y modd a ddisgwylir gan yr ymatebwyr cyntaf a defnyddwyr ffyrdd eraill yn y fan a'r lle. Mae hyn er mwyn sicrhau diogelwch pob defnyddiwr ffordd ac osgoi oedi i'r gwasanaethau brys.

Bydd yr heddlu'n rhyngweithio'n uniongyrchol ag AVs ac yn effeithio arnynt yn anuniongyrchol. Mae rhyngweithiadau uniongyrchol yn cynnwys cyfeirio traffig a stopio cerbyd, ynghyd ag ymdrin â lleoliadau digwyddiadau. Fodd bynnag, byddant hefyd yn cefnogi'r IURS yn ystod ymchwiliadau, gan gydweithio i wella diogelwch ffyrdd i bob defnyddiwr ffordd. Maent yn rhanddeiliad allweddol yn y defnydd o AVs ar ein ffyrdd. Bydd gwasanaethau ambiwlans a thân ac achub hefyd yn rhyngweithio'n uniongyrchol ag AVs wrth yrru ar oleuadau glas ac mewn lleoliadau digwyddiadau.

Mae'r rhyngweithiadau uniongyrchol hyn yn rhoi rheswm pam mae [Section 57](#) o'r Ddeddf AV yn caniatáu i'r bobl hynny sydd â'r awdurdod i gyfarwyddo gyrrwr dynol i stopio, gael yr un pwerau i gyfarwyddo AV. Gall y person hwnnw, er enghraifft, gyfarwyddo AV i stopio trwy gyfathrebu priodol ag offer y cerbyd. Gallai hyn fod trwy ddefnyddio goleuadau glas a/neu seirenau i ddangos y dylai cerbyd ildio i gerbyd brys. Fel arall, gallai fod yn swyddog yn estyn ei law i atal cerbyd rhag agosáu at leoliad digwyddiad. Ystyrir bod cyfathrebiad yn "briodol" os yw'n gyfathrebiad y gellid yn rhesymol ddisgwyl i offer y cerbyd ei dderbyn ac ymateb iddo.

Cwestiwn 96: Yn eich barn chi, pa ddulliau y gellid eu hystyried yn 'gyfathrebu priodol' rhwng swyddogion gorfodi ac AVs, a pham?

Bydd ardal rhyngweithio rhwng AVs ac ymatebwyr cyntaf yn lleoliad digwyddiad, hyd yn oed os nad oes AV yn gysylltiedig â'r digwyddiad ei hun. Er enghraifft, cyfeirio traffig o amgylch lleoliad digwyddiad. Bydd angen i ymatebwyr cyntaf allu:

- gwneud cerbyd yn saff ac yn ddiogel os oedd yn rhan o ddigwyddiad,
- symud AVs llonydd o safleoedd cyfyngol, e.e. o flaen injan dân; a
- sicrhau AV i gadw tystiolaeth os yw trosedd wedi'i gyflawni y tu mewn i'r cerbyd.

Un ystyriaeth o ran AVs yw diffyg bod dynol heblaw'r teithwyr yn y cerbyd. Er enghraifft, ar fysiau, mae gyrrwyr bysiau yn chwarae rhan bwysig yn niogelwch eu teithwyr. Heb y person ychwanegol hwnnw, mae potensial i leiafrif bach fanteisio ar y sefyllfa drwy gyflawni trosedd yn y cerbyd. Mae'r cwestiwn hwn wedi'i archwilio yn ystyriaethau NUICO ar gyfer cerbydau teithwyr.

Ymchwilio i Ddigwyddiadau

Ymchwilio i ddigwyddiadau gan arolygwyr statudol

Mae [Part 3, Chapter 2](#) o'r Ddeddf AV, o dan y pennawd "Ymchwilio i ddigwyddiadau gan arolygwyr statudol", yn caniatáu creu swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau o fewn y llywodraeth.

Defnyddir y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau hon i ymchwilio i ddigwyddiadau sy'n cynnwys AVs ym Mhrydain Fawr i bennu eu hachosion a'u hamgylchiadau. Cynhelir yr ymchwiliadau hyn gan arolygwyr statudol, gan weithredu'n annibynnol ar y llywodraeth. Bydd y rheoliadau rydym yn eu datblygu yn sicrhau bod gan arolygwyr annibyniaeth a phwerau ymchwilio priodol i ymchwilio i'r digwyddiadau hyn yn effeithiol.

Nod y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau fydd sefydlu'r achos a thrwy hynny atal digwyddiadau yn y dyfodol gan:

- hyrwyddo diwylliant sy'n canolbwyntio ar ddiogelwch
- gwella ymwybyddiaeth o ddiogelwch; a
- rhannu gwybodaeth ar draws yr ecosystem AV.

Bydd yr ymchwiliadau hyn yn canolbwyntio ar ddysgu o ddigwyddiadau i wella diogelwch, nid ar neilltuo bai nac atebolrwydd.

Ni fydd yr arolygwyr yn cyhoeddi sancsiynau. Yn lle hynny, byddant yn gwneud argymhellion anrhwymol i lywio a llunio'r datblygiad a'r defnydd diogel parhaus o AVs. Gallai hyn gynnwys argymhellion ar ddylunio AVs, protocolau gweithredol, safonau technegol, fframweithiau diogelwch, a newidiadau rheoleiddio.

Drwy feithrin dull rhagweithiol sy'n canolbwyntio ar ddiogelwch, bydd yr arolygwyr yn mynd i'r afael â materion systemig ar draws fframwaith diogelwch cerbydau hunan-yrru (e.e. prosesau cyn ac ar ôl eu defnyddio). Y nod yw amddiffyn y cyhoedd drwy atal digwyddiadau rhag digwydd eto. Cyflawnir hyn drwy:

- hyrwyddo dysgu diogelwch drwy gyhoeddi argymhellion diogelwch a chyhoeddi adroddiadau sy'n nodi, yn gwella'r ddealltwriaeth o, ac yn lleihau'r risg o niwed o AVs
- sicrhau atebolrwydd drwy symud y ffocws o euogrwydd unigol i ddysgu a gwella ar lefel y system
- meithrin diwylliant sy'n canolbwyntio ar ddiogelwch drwy gydol cylch oes AV drwy "ddiwylliant cyfiawn" ac adrodd agored i gyfrannu at system fwy diogel yn gyffredinol
- meithrin ymddiriedaeth y cyhoedd drwy gynnal ymchwiliadau annibynnol, agored a thryloyw sy'n arwain at ddealltwriaeth ddyfnach o faterion systemig ac yn galluogi gweithredu mesurau ataliol mwy effeithiol.

Mae'r Ddeddf AV yn cynnwys pwerau gwneud rheoliadau pellach (h.y. pwerau dirprwyedig) ar gyfer y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau sy'n perthyn yn fras i'r categorïau canlynol:

- swyddogaethau arolygydd statudol – [Section 60](#), [Section 68](#), [Section 72](#) ac [Section 75](#)
- pwerau arolygydd statudol – adrannau [Section 62 to 65](#), ac [Section 70](#)
- cymhwysiad i swyddogion heddlu – [Section 67](#) ac [Section 71](#)
- amddiffyn a rheoli tystiolaeth – [Section 73](#) ac [Section 74](#)
- cymhwysiad i'r goron – [Section 96](#).

Nid yw'r alwad hon am dystiolaeth yn gofyn cwestiynau nac yn ceisio tystiolaeth ar bob un o'r pwerau gwneud rheoliadau hyn. Mae hyn oherwydd bod ymchwilio i ddiogelwch yn arfer rhyngwladol sefydledig, sy'n golygu y bydd adborth ar rai meysydd o'r polisi Ymchwilio i Ddigwyddiadau orau yn cael ei geisio yn ystod y cam ymgynghori (e.e. ar ymarferoldeb gweithredu). Fodd bynnag, er mwyn cysondeb, bydd y cwestiynau a ofynnir yn yr alwad hon am dystiolaeth yn parhau i fod yn unol â'r categorïau a amlinellir uchod. Dyma'r un categorïau ag a ddefnyddiwyd yn y [Delegated Powers Memorandum](#) a'r [Policy Scoping Notes](#) yn ystod pasio'r Ddeddf AV.

Ymchwilio i ddigwyddiadau o fewn rheoliadau diogelwch

Rôl o fewn fframwaith diogelwch cerbydau ymwybyddiaeth

O fewn y fframwaith diogelwch cerbydau hunan-yrru, mae dau swyddogaeth reoleiddio ymchwiliol ar wahân – y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau a'r IURS. Mae'n bwysig gwahaniaethu rhwng y ddwy swyddogaeth hyn.

Pwrpas yr IURS yw monitro a gorfodi safonau rheoleiddiol i sicrhau bod AVs yn gweithredu'n ddiogel ac yn gyfreithlon ar ein ffyrdd. Bydd yr IURS yn edrych yn bennaf ar sut a pham mae AV wedi cyflawni trosedd traffig neu wedi bod yn rhan o ddigwyddiad, ac a yw'n briodol rhoi sancsiynau. Bydd yr IURS hefyd yn ystyried a yw ASDE neu NUICO yn parhau i gydymffurfio â'i ofynion rheoleiddio neu drwyddedu.

Gan fod gan y ddwy swyddogaeth hyn ddibenion gwahanol, bydd gradd sylweddol o annibyniaeth weithredol rhyngddynt. Er enghraifft, bydd wal dân rhannu data nad yw'n caniatáu i'r IURS ofyn am dystiolaeth a'i chael gan y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau, gan y byddai hyn yn groes i'r bwriad polisi sylfaenol a nodir yn y Ddeddf AV. Ar ben hynny, rydym yn disgwyl y bydd yr IURS a'r swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau yn casglu eu tystiolaeth eu hunain (h.y. deunydd ffisegol, data a gwybodaeth) at eu dibenion statudol gwahanol. Fodd bynnag, wrth gasglu'r dystiolaeth hon, rydym yn disgwyl i'r swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau sicrhau nad yw beichiau rheoleiddio gormodol yn cael eu rhoi ar unrhyw unigolion na sefydliadau. Er enghraifft, mae hyn yn golygu osgoi dyblygu ceisiadau data os gellir casglu hyn o swyddogaeth reoleiddio arall (e.e. yr awdurdod awdurdodi neu IURS).

Ymchwiliad diogelwch ar draws fframweithiau trafndiaeth

Yn fwy cyffredinol, gellir cymharu'r swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau â swyddogaeth canghennau ymchwilio i ddamweiniau trafndiaeth (AIBs) presennol y Deyrnas Unedig. Mae hyn yn cynnwys:

- Y Gangen Ymchwilio i Ddamweiniau Awyr ([AAIB](#))
- Y Gangen Ymchwilio i Ddamweiniau Morol ([MAIB](#)); a
- Y Gangen Ymchwilio i Ddamweiniau Rheilffordd ([RAIB](#)).

Mae'r ganghennau hyn i gyd yn gweithredu fel unedau annibynnol o fewn strwythur y DfT.

Mae'r AIBs presennol yn ymchwilio i ddamweiniau a digwyddiadau o fewn eu dull trafniadaeth penodol i wella diogelwch ac atal digwyddiadau yn y dyfodol yn y Deyrnas Unedig ac yn rhyngwladol¹¹.

Mae gan yr AIBs ddeddfwriaeth debyg yn y Deyrnas Unedig, gyda sail cydymffurfio â chytuniadau rhyngwladol: [Annex 13 principles](#) y Sefydliad Hedfan Sifil Rhyngwladol a [International Maritime Organisation's Casualty Investigation Code](#). Mae'r cytuniadau hyn wedi'u mireinio ymhellach yn unol ag aeddfedu diwydiannau sy'n hanfodol i ddiogelwch.

Yn unol â'r dull arfer gorau hwn, bydd y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau AV yn cael ei modelu ar yr egwyddorion hyn a'r AIBs trafniadaeth presennol yn y Deyrnas Unedig.

Ymchwiliadau diogelwch ar draws fframweithiau ehangach sy'n hanfodol i ddiogelwch

Mae enghreifftiau eraill o alluoedd ymchwilio i ddiogelwch yn y Deyrnas Unedig yn cynnwys:

- y Gangen Ymchwilio i Ddamweiniau Amddiffyn ([DAIB](#)), sy'n ymchwilio i ddamweiniau, digwyddiadau difrifol a digwyddiadau fu bron â digwydd ar draws gwasanaethau amddiffyn y Deyrnas Unedig; ac
- y Corff Ymchwilio i Ddiogelwch y Gwasanaethau Iechyd ([HSSIB](#)), sy'n ymchwilio i bryderon diogelwch cleifion ledled Lloegr i wella gofal y Gwasanaeth Iechyd Gwladol ar lefel genedlaethol¹².

Er bod eu dibenion ychydig yn wahanol i AIBs traddodiadol sy'n canolbwyntio ar drafniadaeth, maent wedi'u seilio ar egwyddorion cyffredin ymchwiliadau diogelwch.

Cwestiwn 97: Yn eich barn chi, pa gyfleoedd, os o gwbl, sydd i'r arolygwyr statudol ddysgu gan ddiwydiannau eraill sy'n hanfodol i ddiogelwch?

Diben arolygydd statudol

Rôl arolygydd

Mae [Sections 60 and 61](#) o'r Ddeddf AV yn egluro rôl a phwrpas arolygydd statudol ar gyfer AVs. Yn benodol, mae adran 61 yn diffinio pwrpas yr arolygwyr hyn, sef:

¹¹Noder bod y Gangen Ymchwilio i Ddamweiniau Awyr hefyd yn ymchwilio i ddamweiniau hediadau gofod.

¹²Fel y nodwyd gan [Dash review](#) (dan ei enw swyddogol "Adolygiad o ddiogelwch cleifion ar draws y dirwedd iechyd a gofal"), bwriedir i HSSIB ddod yn endid ar wahân o fewn y Comisiwn Ansawdd Gofal (CQC). Disgwylir y bydd bwriad y polisi o gynnal ymchwiliadau diogelwch yn aros yr un fath.

- nodi, gwella dealltwriaeth o, a lleihau'r risgiau o niwed sy'n deillio o ddefnyddio AVs ar ffyrdd ym Mhrydain Fawr heb roi bai nac atebolwydd ar unrhyw berson mewn perthynas â digwyddiad penodol.

Mae hyn yn golygu mai swyddogaethau'r arolygwyr hyn fydd cynnal ymchwiliadau diogelwch i ddigwyddiadau sy'n cynnwys o leiaf un AV.

Mae'r Ddeddf AV yn rhoi sawl pŵer cyfreithiol i'r arolygwyr statudol hyn (a fydd yn weision sifil a benodir gan yr Ysgrifennydd Gwladol). Mae'n bwysig iddynt gael eglurder ynghylch sut i ddefnyddio'r pwerau hyn. Felly, er enghraifft, rhaid i arolygydd ddeall y paramedrau a osodwyd fel y gallant gasglu tystiolaeth hanfodol (gan gynnwys eitemau ffisegol, data a gwybodaeth) a darparu argymhellion annibynnol nad ydynt yn rhwymol i'r rhai sydd yn y sefyllfa orau i weithredu newid cadarnhaol.

Er bod y pwerau hyn yn angenrheidiol i alluogi'r arolygwyr i ymchwilio'n drylwyr i ddigwyddiadau perthnasol, mae adrannau 60 a 61 yn gosod cyfyngiad pwrpas ar sut y gellir defnyddio'r pwerau hyn (h.y. darparu eglurder ynghylch sut y dylid arfer y pwerau hyn). Mae [Section 60\(3\)](#) o'r Ddeddf AV yn caniatáu gwneud rheoliadau pellach ynghylch sut y dylai arolygydd arfer ei swyddogaethau yn unol â'r pwrpas hwn.

Cwestiwn 98: Yn eich barn chi, pa gyfleoedd a heriau sydd yno i annog rhannu data a gwybodaeth ar draws cyrff rheoleiddiedig, rheoleiddwyr a rhanddeiliaid eraill (e.e. yr heddlu) i feithrin diwylliant diogelwch heb fai?

Cwestiwn 99: Yn eich barn chi, a ddylai fod unrhyw gyfyngiadau ar rôl a phwerau arolygydd o ystyried diwydiannau eraill sy'n hanfodol i ddiogelwch yn y Deyrnas Unedig ac yn rhyngwladol, a pham?

Yn ogystal â hyn, mae goruchwyliaeth ac atebolwydd yn elfennau hanfodol o unrhyw fframwaith statudol sy'n rhoi pwerau ymchwilio i unigolion. Gall fod yn bwysig sicrhau bod craffu allanol priodol ar sut mae'r pwerau hyn yn cael eu defnyddio'n ymarferol. Er enghraifft, mae Arolygiaeth Heddlu a Gwasanaethau Tân ac Achub Ei Fawrhydi ([HMICFRS](#)) yn asesu effeithiolrwydd ac effeithlonrwydd heddluoedd a gwasanaethau tân ac achub yn annibynnol. Gallai mecanweithiau goruchwyllo helpu cynnal ymddiriedaeth y cyhoedd, atgyfnerthu'r diwylliant diogelwch dim bai, a sicrhau bod arolygwyr yn parhau i ganolbwyntio ar eu pwrpas statudol.

Cwestiwn 100: Yn eich barn chi, a ddylai fod swyddogaeth oruchwyllo i adolygu gweithredoedd a phenderfyniadau'r arolygwyr statudol i sicrhau eu bod yn defnyddio eu pwerau'n briodol, a pham?

Digwyddiadau perthnasol

Mae [Section 62](#) o'r Ddeddf AV yn nodi pa fathau o ddigwyddiadau sy'n dod o fewn cwmpas "digwyddiad perthnasol"; dyma ddigwyddiadau y gall arolygydd ymchwilio iddynt. Diffinnir digwyddiad perthnasol fel:

- yn digwydd ar ffordd ym Mhrydain Fawr,
- bod AV awdurdodedig ar y ffordd honno,

- yn achosi (neu â'r potensial i achosi) difrod i berson neu eiddo.

Gallai digwyddiad perthnasol gynnwys, ond efallai na fydd yn gyfyngedig i:

1. Gwrthdrawiad â cherbyd arall (e.e. cerbyd confensiynol neu AV arall), cerddwr neu feiciwr.
2. Gwrthdrawiad â seilwaith ffyrdd (e.e. pontydd), dodrefn stryd (e.e. arwyddion), neu eiddo (e.e. wal dreif).
3. Gweithrediad neu symudiad system annigel (e.e. camddarlleniad synhwyrdd).
4. Senarios damwain fu bron â digwydd neu ddamweiniau lluosog fu bron â digwydd ar raddfa system gyfan; a
5. Niwed arall a achosir i deithwyr neu eiddo nad yw oherwydd gwrthdrawiad (e.e. chwiplach neu dân mewn cerbyd).

Gallai'r arolygwyr hefyd geisio nodi patrymau cylchol neu faterion diogelwch trwy ddadansoddi data a/neu wybodaeth (e.e. dadansoddiad thematig o rai mathau o ddigwyddiadau).

Mae'n bwysig nodi nad oes rhaid tybio bod AV ar fai er mwyn i arolygydd ymchwilio iddo.

Mae diffiniad digwyddiad perthnasol yn bwysig gan ei fod yn sicrhau eglurder a chysondeb yng nghwmpas ymchwiliadau. Bydd hyn yn caniatáu i'r arolygwyr ganolbwyntio ar y digwyddiadau hynny sy'n darparu'r mewnwelediadau mwyaf ystyrion ar gyfer gwella diogelwch AVs drwy gydol eu cylch bywyd. Yn yr un modd, mae digon o hyblygrwydd o fewn y diffiniad i'r arolygwyr addasu wrth i dechnoleg AV, ecosystem diogelwch ehangach a'r farchnad esblygu dros amser.

Mae adran 62(2)(d) o'r Ddeddf AV yn nodi y gellid gwneud rheoliadau pellach i eithrio rhai digwyddiadau o'r diffiniad o "ddigwyddiad perthnasol" ac felly tu hwnt i gwmpas pwerau arolygydd. Er enghraifft, gallai'r rheoliadau ddarparu ar gyfer eithrio digwyddiadau sy'n gysylltiedig â therfysgaeth.

Cwestiwn 101: Pa themâu diogelwch, os o gwbl, y gellir eu dysgu o weithrediad rhyngwladol AVs, neu gynlluniau peilot AV ym Mhrydain Fawr?

Cwestiwn 102: Yn eich barn chi, sut gellir defnyddio gwersi a ddysgwyd o ymchwiliadau i ddigwyddiadau perthnasol i wella:

- y prosesau cyn-defnyddio (e.e. cymeradwyo ac awdurdodi)?
- diogelwch mewn-defnydd cyffredinol AVs i atal digwyddiadau yn y dyfodol?

Swyddogaethau arolygydd statudol

Prif swyddogaethau arolygydd fydd:

- ymchwilio i ddigwyddiadau perthnasol,

- adrodd i'r Ysgrifennydd Gwladol ar ganfyddiadau; a
- cyhoeddi argymhellion nad ydynt yn rhwymol i'r rhai sydd yn y sefyllfa orau i weithredu newid cadarnhaol.

Gallai'r argymhellion hyn fod i'r llywodraeth (e.e. DfT), awdurdodau cyfrifol eraill (e.e. yr heddlu) a/neu'r diwydiant (e.e. gweithgynhyrchwyr cerbydau).

Gan fod ymchwilio i ddiogelwch yn ymarfer hirhoedlog, rydym yn rhagweld y bydd rôl arolygydd sy'n ymchwilio i ddigwyddiadau AV yn golygu:

- dadansoddi adroddiadau am ddigwyddiadau diweddar sy'n cynnwys AVs i nodi achosion perthnasol
- cael, adolygu ac archwilio tystiolaeth. Gallai hyn gynnwys deunydd ffisegol (e.e. AV) a data digidol a/neu wybodaeth arall (e.e. logiau synhwyrdd a lluniau camera). Gallant hefyd ymweld â'r lleoliad (e.e. i ddatblygu ail-greu digwyddiadau neu archwilio ffactorau eraill, fel amodau'r ffyrdd)
- cysylltu ag amrywiaeth o randdeiliaid perthnasol neu bartïon â diddordeb (e.e. yr heddlu, gweithgynhyrchwyr, yswirwyr, arbenigwyr technegol, a thystion)
- gweithio ar draws y gwahanol swyddogaethau rheoleiddio o fewn y fframwaith diogelwch i ddatblygu argymhellion y gellir eu cyflawni a'u gweithredu, a all gynnwys gweithio'n uniongyrchol gyda'r rhai a allai dderbyn argymhelliad; a
- datblygu deunyddiau hygyrch sy'n canolbwyntio ar ddiogelwch i'w cyhoeddi'n gyhoeddus.

Efallai y bydd gofyn i arolygydd hefyd ymateb i ddigwyddiad parhaus mewn amser real (e.e. mynychu lleoliad digwyddiad byw neu gefnogi corff ymchwilio arall mewn math arall o ddigwyddiad sy'n cynnwys AV).

Er y bydd rôl arolygydd yn parhau'n gyson (h.y. yn unol â'r pwrpas cyffredinol a nodir ar draws [sections 60 and 61](#) o Ddeddf Cerbyd Awyr Agored), rydym yn disgwyl y bydd angen elfen o hyblygrwydd yn y ffordd y maent yn arfer eu swyddogaethau.

Bydd hyn yn bwysig wrth i farchnad a system diogelwch AV ddatblygu dros amser. Er enghraifft, mae [section 72\(2\)](#) o'r Ddeddf AV yn caniatáu gwneud rheoliadau pellach sy'n cwmpasu gwahanol swyddogaethau y gallai arolygydd eu cael yn ddefnyddiol yn y dyfodol. Gallai hyn gynnwys:

- cyhoeddi gwybodaeth hanfodol o ran diogelwch sy'n ymwneud ag ymchwiliad (e.e. fel y "[safety digests](#)" a gyhoeddir gan yr MAIB),
- cefnogi cyrff a phobl ymchwiliol eraill (e.e. fel un o AIBs trafnidiaeth presennol y Deyrnas Unedig), a
- cyflawni swyddogaethau eraill a ystyrir i gyfrannu at eu pwrpas cyffredinol o leihau'r risg o niwed (e.e. cyhoeddi gwybodaeth sy'n achub bywydau ac sy'n gritigol o ran amser na ellid ei chyhoeddi fel arall).

Cwestiwn 103: Yn eich barn chi, a oes angen unrhyw sgiliau arbenigol a/neu arbenigedd ar rywun i gyflawni swyddogaethau arfaethedig arolygydd statudol ar gyfer AVs, a pham?

Cwestiwn 104: Pa ystyriaethau, os o gwbl, ddylai arolygydd statudol eu hystyried i sicrhau bod eu canfyddiadau'n arwain at argymhellion ymarferol, a pham?

Cwestiwn 105: Yn eich barn chi, sut y dylid datblygu adroddiadau ac argymhellion i sicrhau tryloywder a rhwyddineb dealltwriaeth gan y cyhoedd?

Cwestiwn 106: Yn eich barn chi, a ddylai'r dull o gyfleu canfyddiadau i'r cyhoedd fod yn wahanol o gwbl yng nghyfnodau cynnar defnyddio AVs?

Os 'dylai', sut ddylai fod yn wahanol o ran dull?

Pwerau arolygydd statudol

Mae ymchwilio i ddigwyddiadau traffig ffyrdd yn gymhleth, yn enwedig o safbwynt dim bai a chanolbwyntio ar ddiogelwch¹³. Mae hyn oherwydd bod ystod o weithgareddau y bydd angen i arolygydd eu cyflawni drwyddi draw, gan gynnwys:

- casglu a rheoli tystiolaeth (e.e. eitemau ffisegol, data a gwybodaeth)
- cynnal cyfweiliadau â thystion, ymatebwyr cyntaf ac unigolion neu sefydliadau perthnasol eraill
- cydlynu a chydweithio â chyrrff ymchwilio eraill (e.e. awdurdodau'r heddlu a phriffyrdd) a rhanddeiliaid eraill (e.e. gweithgynhyrchwyr cerbydau); a
- gweithio gydag arbenigwyr technegol (e.e. peirianwyr, dadansoddwyr data neu Ymchwilydd Gwrthdrawiadau Fforensig yr Heddlu¹⁴).

Wrth wraidd pob un o'r gweithgareddau hyn mae cydweithio ar draws rhanddeiliaid. Bydd angen i arolygydd sefydlu perthnasoedd cryf, sianeli cyfathrebu agored ac ymddiriedaeth i ymchwilio'n effeithiol.

Er mwyn sicrhau canlyniadau cadarnhaol a galluogi arolygwyr i gyflawni eu prif bwrpas, rhaid iddynt hefyd gael eu cefnogi gan bwerau priodol. Mae hyn oherwydd bod angen y sylfaen gyfreithiol ar arolygydd i fynd i'r afael â diffyg cydweithrediad mewn amgylchiadau lle maent yn wynebu heriau ymchwilio.

Mae [Sections 63, 64 and 65](#) o'r Ddeddf AV yn rhoi'r pwerau angenrheidiol i arolygydd ymchwilio i ddigwyddiadau sy'n cynnwys AVs yn effeithiol. Yn gyffredinol, mae'r pwerau hyn yn caniatáu i arolygwyr:

¹³Mae pum cam o ymchwiliad diogelwch yr ydym yn disgwyl i arolygydd eu dilyn. Mae hyn yn cynnwys: 1) diogelu'r lleoliad (p'un a yw hyn mewn amser real ai peidio), 2) casglu tystiolaeth, 3) cymryd datganiadau tystion a datganiadau eraill, 4) dadansoddi'r dystiolaeth, a 5) datblygu a gweithredu argymhellion.

¹⁴Mae Ymchwilydd Gwrthdrawiadau Fforensig yr Heddlu yn defnyddio gwyddoniaeth a pheirianneg i ymchwilio i achosion traffig ffyrdd a digwyddiadau sy'n gysylltiedig â cherbydau.

- gofyn am fynediad at dystiolaeth (gan gynnwys mynediad i safleoedd); a
- rheoli lleoliad digwyddiad (o dan y pŵer i gyfeirio traffig).

Gall rhanddeiliaid gydweithio i ganiatáu i arolygwyr gael mynediad i safleoedd a gwybodaeth o dan y darpariaethau hyn, a dim ond fel dewis olaf y bydd arolygwyr yn defnyddio eu pwerau i orfodi tystiolaeth mewn sefyllfaoedd lle nad oes cydweithio ar y gweill. Er enghraifft, pan na all arolygydd gael mynediad at y dystiolaeth trwy ddulliau eraill (e.e. cael mynediad at ddeunydd ffisegol a gedwir gan yr heddlu neu ddata cerbydau a gedwir gan wneuthurwr cerbydau y tu allan i'r Deyrnas Unedig).

Mae senarios lle gall arolygydd ddefnyddio ei bwerau'n weithredol y tu allan i amgylchedd cydweithredol yn cynnwys, ond nid o reidrwydd yn gyfyngedig i:

- Senario 1 – digwyddiad penodol sy'n peri pryder nad yw wedi'i ymchwilio gan gorff ymchwilio arall (e.e. yr heddlu neu'r IURS), sy'n golygu nad oes unrhyw gorff o dystiolaeth i'r arolygydd ei gyrchu. Yn y senario hwn, gall yr arolygydd benderfynu defnyddio ei bwerau i ddechrau casglu sylfaen dystiolaeth.
- Senario 2 – mae arolygydd hanner ffordd drwy ymchwiliad i ddigwyddiad perthnasol ac mae unigolyn sydd â thystiolaeth hanfodol yn gwrthod cydweithredu. Yn yr achos hwn, gall yr arolygydd ddefnyddio ei bŵer i orfodi datgelu'r dystiolaeth hon gan ei bod yn hanfodol ar gyfer ei ymchwiliad.
- Senario 3 – mae arolygydd yn nodi bod angen arbenigedd technegol i ddadansoddi agwedd ar dechnoleg AV. Yn y sefyllfa hon, gall arolygydd ddefnyddio ei bŵer i benodi unigolyn penodol i gynorthwyo mewn ymchwiliad lle mae ganddo sgil neu arbenigedd penodol.
- Senario 4 – wrth fynychu lleoliad digwyddiad byw¹⁵, mae arolygydd yn nodi perygl sy'n peri risg i'r rhai sy'n gweithio yn y fan a'r lle a'r cyhoedd. Yn y senario hwn, gallai'r arolygydd ddefnyddio ei bŵer i gyfeirio traffig i gynnal diogelwch a chefnogi cyrff ymchwilio eraill (e.e. Prifffyrdd Cenedlaethol).

Cwestiwn 107: Pan nad oes arbenigedd technegol AV arbenigol ar gael o fewn y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau, a oes unrhyw:

- **ystyriaethau gweithredol y dylid eu gwneud cyn penodi arbenigwr i gynorthwyo mewn ymchwiliad?**
- **ystyriaethau masnachol y dylid eu gwneud cyn penodi arbenigwr i gynorthwyo mewn ymchwiliad?**
- **ystyriaethau eraill y dylid eu gwneud cyn penodi arbenigwr i gynorthwyo mewn ymchwiliad?**

¹⁵ Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN) yn Lloegr yn cynnwys traffyrdd y wlad, prif ffyrdd A ac fe'i rheolir gan Brifffyrdd Cenedlaethol. Mae'r SRN yn rhan hanfodol o'r system drafnidiaeth genedlaethol, gan gysylltu dinasoedd mawr, porthladdoedd, meysydd awyr, a lleoliadau allweddol eraill.

Diogelu a rheoli tystiolaeth a gwybodaeth

Mae cynsail clir wedi'i osod gan yr AIBs trafndiaeth presennol yn y Deyrnas Unedig sy'n diogelu gwybodaeth bersonol sensitif a deunydd ffisegol rhag cael ei ddatgelu'n ehangach. Mae hyn yn berthnasol nid yn unig i'r wybodaeth bersonol fwyaf sensitif ond gall hefyd gynnwys deunydd ffisegol i sicrhau nad yw'n cael ei ddefnyddio'n ddiangen y tu allan i ymchwiliad.

Mae'r cynsail hwn yn ymestyn y tu hwnt i'r Deyrnas Unedig ac mae'n greiddiol i egwyddorion ymchwiliadau diogelwch yn rhyngwladol. Bydd y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau a'r arolygwyr yn dilyn ac yn cynnal y ffordd hon o weithio a'r cynsail hon. Fodd bynnag, gall y ffordd y dylai arolygydd gadw neu ddinistrio gwybodaeth a deunydd ffisegol a gasglwyd yn ystod ei ymchwiliad newid dros amser. Mae hyn yn arbennig o bwysig wrth i'r farchnad AV a chanllawiau neu bolisiâu eraill ynghylch rheoli tystiolaeth ddatblygu. Er enghraifft, gallai hyn gynnwys:

- faint o amser y mae'n rhaid cadw tystiolaeth
- gosod terfyn amser ar gyfer pryd y mae'n rhaid dychwelyd neu ddinistrio tystiolaeth (e.e. data neu wybodaeth o systemau digidol); ac
- yr amgylchiadau y gall tystiolaeth fod yn dderbyniol i'r llysoedd, gan gynnwys yr hawl i gyfnodau apelio.

Er mwyn sicrhau bod ymchwiliadau'n deg, yn dryloyw ac yn effeithiol, mae'n angenrheidiol i arolygwyr gael gweithdrefnau gweithredu safonol clir sy'n diffinio sut maen nhw'n rheoli ac yn amddiffyn tystiolaeth.

Mae hefyd yr un mor bwysig sicrhau bod y rhai sy'n cymryd rhan mewn ymchwiliad (e.e. dioddefwr, tyst neu gorff ymchwiliol cefnogol) yn hyderus bod eu cyfraniadau'n cael eu cadw'n briodol, sy'n cynnwys ei reoli, ei ddychwelyd neu ei ddinistrio'n ddiogel.

Cwestiwn 108: Yn eich barn chi, a ddylid gosod unrhyw gyfyngiadau ar y math o ddeunydd ffisegol, data a/neu wybodaeth y gall arolygydd statudol ei gadw yn dilyn ymchwiliad i amddiffyn buddiannau personol neu fasnachol?

Os 'dylid', pa gyfyngiadau?

Cwestiwn 109: Pa fecanweithiau, os o gwbl, y gellid eu defnyddio i sicrhau bod tystiolaeth ar gael i arolygydd statudol pan gaiff ei chadw y tu allan i'r Deyrnas Unedig?

Cwestiwn 110: Pa ganllawiau neu safonau penodol, os o gwbl, y dylid eu sefydlu ar gyfer archwilio a chadw tystiolaeth sy'n gysylltiedig ag AVs (h.y. eitemau ffisegol, data neu wybodaeth) a gafwyd yn ystod ymchwiliad?

Cwestiwn 111: Pa ddibenion penodol, os o gwbl, y gellid eu hystyried ar gyfer datgelu tystiolaeth a gafwyd gan arolygydd statudol i sicrhau bod data a gwybodaeth sensitif yn cael eu rheoli'n briodol?

Cwestiwn 112: Yn eich barn chi, a ddylid creu unrhyw ganllawiau neu reoliadau penodol i lywodraethu defnyddio, cadw a dinistrio tystiolaeth ffisegol, a pham?

Costau a Manteision Rheoleiddio Ymchwilio i Ddigwyddiadau

Mae'n debygol y bydd rhai yn y gymdeithas yn elwa o reoliadau newydd, tra gallai eraill weld costau uwch. Gallai'r costau a'r manteision hyn effeithio ar fusnesau, aelwydydd, y llywodraeth a chymdeithas ehangach. Bydd ymatebion i'r cwestiwn canlynol yn cael eu hystyried wrth gynnal gwerthusiad o opsiynau polisi o amgylch y polisi Ymchwilio i Ddigwyddiadau. Nodwch fod hwn yn gynllun rheoleiddio gwahanol i'r IURS.

Cwestiwn 113: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio ymchwilio i ddigwyddiadau?

Cwestiwn 114: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio ymchwilio i ddigwyddiadau?

Seiberddiogelwch AV

Mae diogeledd yn elfen allweddol o ddiogelwch, ac felly mae seiberddiogelwch wrth wraidd blaenoriaethau'r llywodraeth ar gyfer cyflwyno cerbydau hunan-yrru. Mae'n debygol y bydd cyflwyno cysylltedd ychwanegol i systemau cerbydau yn cynyddu eu hamlygiad i seiber-ymosodiadau. Mae'r Ddeddf AV yn galluogi gosod rhwymedigaethau ar y rhai sy'n gyfrifol am gerbydau hunan-yrru i gynnal a chadw cerbydau a sicrhau bod rheolaethau seiberddiogelwch priodol ar waith drwy gydol eu hoes gwasanaeth. Mae hyn yn ymestyn i ddiogelwch y ganolfan weithredu ac yn cynnwys seiberddiogelwch, diogelwch personél a diogelwch ffisegol.

Bydd gwaith y Deyrnas Unedig yn y Cenhedloedd Unedig i helpu i ddatblygu'r rheoliadau rhyngwladol ar seiberddiogelwch a diweddariadau meddalwedd yn darparu'r sylfaen ar gyfer y gofynion hyn. Mae'r Adran Drafnidiaeth (yr adran) yn cyd-gadeirio grŵp UNECE a ddatblygodd ddau reoliad rhyngwladol newydd sy'n ymwneud â cherbydau cysylltiedig ac AV – un ar seiberddiogelwch ac un ar ddiweddaru meddalwedd (Rheoliadau'r Cenhedloedd Unedig [155](#) a [156](#) yn y drefn honno).

Mae'r Rheoliad Seiberddiogelwch (R155) yn nodi gofynion i liniaru bygythiadau posibl trwy ddylunio cerbydau a systemau, i fonitro bygythiadau a gwendidau sy'n dod i'r amlwg, ac i ymateb i ymosodiadau seiber. Mae'r Rheoliad ar ddiweddaru meddalwedd (R156) yn sicrhau bod diweddariadau meddalwedd y mae gwneuthurwr yn eu defnyddio, gan gynnwys y rhai sy'n ymwneud â seiberddiogelwch, yn cael eu perfformio mewn modd rheoledig, diogel ac archwiliadwy. Mae gweithgynhyrchwyr eisoes yn dechrau cydymffurfio â'r rheoliadau hyn yn fyd-eang ac mae'r adran wedi bod yn ymgynghori ar eu gwneud yn orfodol ar gyfer cymeradwyaethau cyfresi diderfyn a chanolig ar gyfer pob car, fan a tryc newydd ym Mhrydain Fawr.

Mae R155 ac R156 yn defnyddio dull gwahanol iawn i reoliadau cerbydau confensiynol. Maent yn canolbwyntio ar brosesau, sy'n golygu eu bod yn ei gwneud yn ofynnol i weithgynhyrchwyr gofnodi a dangos eu systemau rheoli priodol ar gyfer asesu yn ystod oes y cerbyd, yn ogystal â'r asesydd yn cynnal cyfweiliadau â phersonél perthnasol. Mae'r dull yn systematig ac yn seiliedig ar risg ac yn diffinio prosesau sefydliadol, cyfrifoldebau a llywodraethu i liniaru risgiau sy'n gysylltiedig â bygythiadau seiber i gerbydau a'u

hamddiffyn rhag ymosodiadau seiber. Mae rhai o'r risgiau seiberddiogelwch a diweddarau meddalwedd a achosir gan AVs yn wahanol i gerbydau confensiynol.

Cwestiwn 115: Yn eich barn chi, a oes unrhyw agweddau penodol i AVs nad ydynt yn cael eu trafod gan R155 ac R156, a pham?

O dan gymeradwyaeth math, lle mae cerbyd yn cael ei adeiladu mewn sawl cam, rhaid ystyried seiberddiogelwch ym mhob cam a dylai fod perthynas rhwng y camau hynny. Fodd bynnag, gan fod seiberddiogelwch a diogelwch yn esblygu'n barhaus ac yn gofyn am newidiadau'n gyson, efallai na fydd y dull aml-gam presennol gyda chyfrifoldeb seiberddiogelwch deuol yn gweithio ar gyfer AVs.

Cwestiwn 116: Yn eich barn chi, sut ddylid rheoli'r perthnasoedd rhwng partion fel gweithgynhyrchwyr cerbydau, cyflenwyr ADS ac NUICOs i gefnogi'r dyletswyddau seiberddiogelwch o dan y Ddeddf AV?

Diogelwch ar gyfer gweithrediadau o bell

Mae galluoedd gweithredu o bell yn cyflwyno risgiau seiberddiogelwch newydd neu uwch, yn bennaf oherwydd argaeledd cysylltiad dwyffordd amser real neu bron yn amser real rhwng yr NUICO a'r cerbyd. Mae cael gallu gyrru a reolir o bell yn cynyddu'r posibilrwydd y gallai asiant gelyniaethus gymryd rheolaeth o'r cerbyd a'i yrru o bell.

Er y bydd safonau a rheoliadau seiberddiogelwch perthnasol fel R155 yn cwmpasu seiberddiogelwch cerbydau â galluoedd hunan-yrriu, ni fydd NUICOs eu hunain yn ddarostyngedig yn uniongyrchol i'r rheoliad hwn, gan mai dim ond â chymeradwyaeth math cerbyd y mae'n ymwneud ac nid yw'n ymestyn i'r ganolfan weithredu.

Ar ben hynny, bydd diogelwch y cerbydau yn ddibynnol ar fabwysiadu dull cyfannol o ddiogelwch y tu hwnt i seiberddiogelwch yn unig. Mae hyn yn cynnwys diogelwch ffisegol cydrannau neu systemau sy'n gysylltiedig â rheolaeth a diogelwch personél sy'n gysylltiedig â'r rhai sydd â mynediad breintiedig at y rhain.

Cwestiwn 117: Pa agweddau ar ddiogelwch yn y meysydd hyn y dylid eu hystyried wrth gyhoeddi trwydded NUICO? Ceisir tystiolaeth ar y meysydd canlynol, gan gynnwys systemau yr ychwanegwyd atynt a'r rhai a addaswyd/a ddefnyddiwyd i alluogi gweithrediadau o bell:

1. Systemau rheoli ar y cerbyd
2. Systemau canfod
3. Systemau cyfathrebu gan gynnwys trosglwyddo data ac amgryptio
4. Gorsaf waith a gweithle
5. Mynediad ffisegol
6. Gofynion personél

Bydd NUICOs yn gyfrifol am ganfod ac ymateb i broblemau yn ystod teithiau ac ar seilwaith NUICO sy'n cefnogi gweithrediadau o bell. Mae hyn yn cynnwys digwyddiadau sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch.

Cwestiwn 118: Pa alluoedd, os o gwbl, ddylai fod gan NUICOs er mwyn canfod ac ymateb i ddigwyddiadau sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch?

Rheoleiddio mewn-defnydd a seiberddiogelwch

Mae'r Ddeddf AV yn sefydlu sawl pŵer newydd i nodi, ymchwilio a chymryd camau gorfodi priodol mewn ymateb i ddigwyddiadau perthnasol sy'n cynnwys AV. Mae hyn yn cynnwys digwyddiadau sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch.

Cwestiwn 119: Yn eich barn chi, sut a phryd ddylid adrodd am ddigwyddiadau sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 120: Os bydd digwyddiad sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch, pa wybodaeth ddylid ei darparu yn yr adroddiad? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Hygyrchedd

Lansiwyd yr ymgynghoriad cynllun trwyddedu APS¹⁶ ar 21 Gorffennaf 2025. Bwriad y cynllun yw darparu llwybr cyfreithiol clir i ddefnyddio gwasanaethau teithwyr heb yrrwr dynol, gan roi sicrwydd i weithredwyr ymuno â marchnad Prydain Fawr a darparu gwasanaethau masnachol. Mae Pennod 3 o'r ymgynghoriad yn ystyried hygyrchedd, gan nodi ymrwymiad ehangach y Llywodraeth i gefnogi teithio diogel a chynhwysol a sut y gallai APS gefnogi'r amcanion hyn. Cododd y bennod hon ddau gwestiwn yn ymwneud â gwybodaeth sy'n ymwneud â diogelu teithwyr a sut y gallai'r gwasanaeth ddiwallu anghenion pobl hŷn ac anabl.

Mae'r adran yn bwriadu sefydlu Panel Ymgynghorol Hygyrchedd Gwasanaethau Teithwyr Awtomataidd. Un o'i chyfrifoldebau cynnar fydd helpu arwain disgwyliadau adrodd ar gyfer yr amod adrodd statudol sydd ynghlwm wrth bob trwydded APS.

Nododd yr alwad am dystiolaeth ar y Datganiad o Egwyddorion Diogelwch¹⁷, a ddaeth i ben ar 1 Medi, ein bod yn disgwyl y bydd AVs yn cyflawni gwelliant cyffredinol mewn diogelwch ffyrdd os ydynt yn darparu lefel o ddiogelwch sy'n cyfateb i yrrwr dynol gofalus a chymwys. Credwn na ddylai hyn ddod ar draul diogelwch unrhyw grwpiau o ddefnyddwyr ffyrdd a dylai gydymffurfio â'r rheolau yn Rheolau'r Ffordd Fawr, gan gynnwys hierarchaeth defnyddwyr ffyrdd.

Er mwyn cefnogi datblygiad egwyddor diogelwch cydraddoldeb a thegwch, gofynnodd yr alwad am dystiolaeth am dystiolaeth ar asesu'r effeithiau diogelwch ar wahanol grwpiau o ddefnyddwyr ffyrdd a sut y gellir monitro hyn.

¹⁶ [Automated passenger services \(APS\) permitting scheme consultation - GOV.UK](#)

¹⁷ [Automated vehicles: statement of safety principles - GOV.UK](#)

I gefnogi datblygiad polisi ehangach, ceisiwyd tystiolaeth hefyd ar yr effaith diogelwch y bydd AVs yn ei chael ar grwpiau â nodweddion gwarchodedig.

Cwestiwn 121: Yn eich barn chi, a oes unrhyw ystyriaethau ehangach ynghylch hygyrchedd y dylid eu hystyried wrth ddefnyddio AVs?

Effeithiau Amgylcheddol Cerbydau Awtomataidd

Mae angen ymchwil pellach i effaith amgylcheddol gyffredinol AVs. Gallai effeithiau amgylcheddol gynnwys allyriadau carbon ac ansawdd aer, defnyddio adnoddau, gofynion ynni, bioamrywiaeth, gwastraff ac ansawdd dŵr. O ran allyriadau carbon, mae sawl ffactor sy'n gwrthweithio. Gellid lleihau allyriadau trwy fecanweithiau fel effeithlonrwydd gyrru gwell a rhannu cerbydau cynyddol, tra gallent hefyd godi oherwydd ffactorau fel cyfanswm milltiroedd mwy, neu ofynion ynni seilwaith digidol.

Cwestiwn 122: Yn eich barn chi, pa fecanweithiau amgylcheddol sy'n bwysicach ar gyfer deall effaith amgylcheddol gyffredinol cerbydau awtomataidd, a pham?

Cwestiwn 123: Pa dystiolaeth, os o gwbl, allwch chi ei chyflenwi ar sut y bydd cynhyrchu AVs — yn enwedig yn y Deyrnas Unedig — yn effeithio ar yr amgylchedd, gan gynnwys carbon ac allyriadau eraill?

Cwestiwn 124: Yn eich barn chi, sut gellir datblygu neu reoli'r ffactorau hyn i leihau effeithiau amgylcheddol?

Cwestiwn 125: Yn eich barn chi, sut ddylid trin AVs a'u cydrannau ar ddiwedd eu hoes i leihau niwed amgylcheddol?

Beth fydd yn digwydd nesaf

Byddwn yn cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion ac ymateb y llywodraeth ar yr hafan ar gyfer yr alwad hon am dystiolaeth. Bydd copïau papur ar gael ar gais.

Os oes gennych gwestiynau am yr alwad hon am dystiolaeth, cysylltwch â:

Cydlynnydd yr Ymgynghoriad

Centre for Connected and Autonomous Vehicles

Department for Transport

3rd Floor, RTG, Zone 4

Great Minister House

Llundain

SW1P 4DR

E-bost consultation@ccav.gov.uk

Atodiad A: Rhestr lawn o gwestiynau'r ymgynghoriad

Rhestrir y cwestiynau hyn yma i roi trosolwg i chi o'r hyn rydym yn ei ofyn.

Gweler yr adran Sut i Ymateb ar hafan GOV.UK ar gyfer yr ymgynghoriad hwn am ffurflen ymateb ar-lein a ffyrdd eraill o ymateb.

Cwestiwn 1: A ydych chi'n credu bod angen gwelliannau i unrhyw un o'r cynlluniau cymeradwyaeth math cerbydau i alluogi defnyddio AVs?

Os 'ydych', esboniwch pa gynlluniau cymeradwyo ydych chi'n ystyried sydd angen eu diwygio i alluogi defnyddio AVs a pham?

Cwestiwn 2: Pa welliannau ydych chi'n ystyried sydd eu hangen ar gyfer y categorïau a nodwyd yn y cwestiwn blaenorol, a pham?

Cwestiwn 3: Yn eich barn chi, beth fydd dyluniadau cerbydau hunan-yrru a ddefnyddir yn y 5 mlynedd nesaf?

Cwestiwn 4: Yn eich barn chi, a ydych chi'n disgwyl i unrhyw ddyluniadau fod yn benodol i'r Deyrnas Unedig, a pham?

Cwestiwn 5: Yn eich barn chi, beth fydd achosion-defnydd cerbydau hunan-yrru a ddefnyddir yn y 5 mlynedd nesaf yn y Deyrnas Unedig?

Cwestiwn 6: Yn eich barn chi, a ydych chi'n disgwyl i unrhyw achosion-defnydd fod yn benodol i'r Deyrnas Unedig, a pham?

Cwestiwn 7: Yn eich barn chi, pa fathau o dystiolaeth ddylai fod yn sail i gais am awdurdodiad?

Cwestiwn 8: Yn eich barn chi, pa dystiolaeth a gasglwyd yng nghyfnod cymeradwyaeth math cerbyd, os o gwbl, y dylid ei defnyddio i gefnogi penderfyniad awdurdodi?

Cwestiwn 9: Yn eich barn chi, a ydych chi'n credu bod gan geoffensio neu fapio amgylcheddol rôl mewn cymeradwyo parth dylunio gweithredol (ODD), a pham?

Cwestiwn 10: Yn eich barn chi, a oes unrhyw ofynion awdurdodi penodol sy'n ymwneud â'r cerbyd y dylid, neu na ddylid, eu cynnwys, a pham?

Cwestiwn 11: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ASDE ag enw da?

Cwestiwn 12: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ASDE â sefyllfa ariannol dda?

Cwestiwn 13: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ASDE yn gallu cyflawni gofynion awdurdodi yn gymwys?

Cwestiwn 14: Yn eich barn chi, a oes unrhyw ofynion awdurdodi penodol eraill sy'n ymwneud â'r ASDE y dylid, neu na ddylid, eu cynnwys, a pham?

Cwestiwn 15: Yn eich barn chi, pa wybodaeth ychwanegol, os o gwbl, y dylid ei chasglu ar y gofrestr awdurdodiadau?

Cwestiwn 16: Sut y gallech chi ddisgwyl defnyddio'r wybodaeth sydd ar gael o fewn y gofrestr awdurdodiadau?

Cwestiwn 17: Yn eich barn chi, beth y dylid ei ystyried wrth ddatblygu'r weithdrefn awdurdodi?

Cwestiwn 18: Yn eich barn chi, a oes gwersi o feysydd rheoleiddiedig eraill a ddylai lywio'r drefn awdurdodi, a pham?

Cwestiwn 19: Yn eich barn chi, pa brosesau y dylid eu rhoi ar waith i sicrhau bod cerbydau awdurdodedig yn parhau i fodloni'r safon diogelwch gyfreithiol dros amser?

Cwestiwn 20: Yn eich barn chi, sut y dylid rheoli newidiadau i feddalwedd neu swyddogaethau o safbwynt awdurdodi, a phryd y dylid bod angen ail-awdurdodi?

Cwestiwn 21: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith safonau awdurdodi?

Cwestiwn 22: Pa fuddion, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith safonau awdurdodi?

Cwestiwn 23: Yn eich barn chi, a ddylid datgymhwyso unrhyw waharddiadau presennol ar weithgareddau nad ydynt yn gysylltiedig â gyrru gan UIC?

Os 'dylid', pa weithgareddau a pham?

Os 'na ddylid', pam lai?

Cwestiwn 24: Pa dystiolaeth, os o gwbl, allwch chi ei darparu ar allu gyrrwr i aildechrau rheolaeth yn ddiogel ar ôl diffodd o dasgau gyrru? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 25: Yn eich barn chi, a ddylai fod hyfforddiant penodol ar gyfer UIC?

Cwestiwn 26: Pa ganlyniadau gwybodaeth a sgiliau, os o gwbl, ddylai'r hyfforddiant eu darparu?

Cwestiwn 27: Yn eich barn chi, pa mor aml ddylai UICs ymgymryd â hyfforddiant neu brofion o'u gallu?

Cwestiwn 28: Sut y dylid hysbysu UIC am unrhyw newidiadau i awdurdodiad y cerbyd?

Cwestiwn 29: Yn eich barn chi, pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio UIC?

Cwestiwn 30: Yn eich barn chi, pa fuddion, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio UIC?

Cwestiwn 31: Yn eich barn chi, a ddylai fod gwerth penodol i'w ddisgwyl ar gyfer cyfnod pontio tebyg i Reoliad UNECE Rhif 157?

Cwestiwn 32: Yn eich barn chi, beth ddylai'r gwerth lleiaf fod, a pham?

Cwestiwn 33: Yn eich barn chi, a ddylai gwahanol senarios fod angen gwahanol brotocolau galw pontio, a pham?

Cwestiwn 34: Yn eich barn chi, a ddylai natur galw pontio amrywio yn dibynnu ar y defnyddiwr sy'n gyfrifol a pham?

Cwestiwn 35: Yn eich barn chi, a ddylid sefydlu safonau ar gyfer rhyngwynebau galw pontio ar draws gwahanol wneuthuriadau a modelau cerbydau, a pham?

Cwestiwn 36: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ymgeisydd trwydded NUICO ag enw da?

Cwestiwn 37: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth asesu a yw ymgeisydd trwydded NUICO mewn sefyllfa ariannol dda?

Cwestiwn 38: Yn eich barn chi, pa alluoedd ddylai NUICOs eu meddu arnynt yn gyffredinol i allu canfod problemau sy'n codi yn ystod teithiau NUIC yn ddigonol?

Cwestiwn 39: Yn eich barn chi, pa alluoedd, os o gwbl, heblaw am gynorthwyo'r ADS o bell a gyrru'r cerbyd, ddylai NUICOs eu meddu arnynt yn gyffredinol er mwyn gallu ymateb yn ddigonol i broblemau sy'n codi yn ystod teithiau NUIC?

Cwestiwn 40: Os gallech geisio gweithredu cerbydau cludo teithwyr NUIC yn y dyfodol, pa fath o wasanaeth a mathau o gerbydau fydddech chi fwyaf tebygol o'u gweithredu?

Cwestiwn 41: Yn eich barn chi, pa ofynion, os o gwbl, y dylid eu rhoi ar waith ar gyfer cerbydau NUIC sy'n cludo teithwyr yn ogystal â'r gofynion mewn cynlluniau presennol?

Cwestiwn 42: Yn eich barn chi, sut ddylai gweithredwyr ac awdurdodau geisio atal ac ymateb i droseddau a gyflawnir o fewn cerbyd teithwyr NUIC, e.e. cymryd cyffuriau anghyfreithlon neu ymosodiad rhywiol? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 43: Os gallech geisio gweithredu cerbydau nwyddau NUIC yn y dyfodol, pa fath o wasanaeth a mathau o gerbydau fydddech chi fwyaf tebygol o'u gweithredu?

Cwestiwn 44: Os gallech geisio gweithredu cerbydau nwyddau NUIC dros 3.5 tunnell yn y dyfodol, a yw'n debygol y byddwch chi'n gweithredu cerbydau nwyddau NUIC a cherbydau nwyddau trwm a yrrir â llaw?

Cwestiwn 45: Pa ofynion, os o gwbl, o'r cynllun trwyddedu gweithredwyr HGV presennol y dylid eu datgymhwyso, eu disodli neu eu diwygio ar gyfer HGVs sy'n gweithredu o dan drwydded gweithredwr NUIC?

Cwestiwn 46: Os efallai y byddwch yn ceisio gweithredu cerbydau NUIC yn y dyfodol, pa dasgau cymorth ADS o bell, os o gwbl, ydych chi'n debygol o'u hymgorffori mewn lleoliadau cynnar?

Cwestiwn 47: Yn eich barn chi, pa mor aml ac o dan ba amgylchiadau y byddai'n briodol i weithredwyr ddefnyddio cymorth ADS o bell?

Cwestiwn 48: Yn eich barn chi, pa mor aml, ac o dan ba amgylchiadau, na fyddai'n briodol i weithredwyr ddefnyddio cymorth ADS o bell?

Cwestiwn 49: Pa hyfforddiant, asesiadau iechyd neu sgiliau, cymwysterau, a gwirio, os o gwbl, ddylai cynorthwywyr ADS o bell eu gwneud neu eu bodloni i gael eu hystyried yn addas ar gyfer eu rôl?

Cwestiwn 50: Yn eich barn chi, pa ofynion, os o gwbl, y dylid eu gorfodi mewn perthynas ag oriau gwaith ac amodau cynorthwywyr ADS o bell?

Cwestiwn 51: Yn eich barn chi, pa ffactorau, os o gwbl, ddylai bennu faint o gerbydau NUIC y dylid caniatáu i gynorthwydd ADS o bell eu cefnogi ar yr un pryd?

Cwestiwn 52: Os byddwch o bosibl yn ceisio gweithredu cerbydau NUIC yn y dyfodol, pa mor debygol yw hi y byddwch yn ystyried ymgorffori gyrru a reolir o bell, os o gwbl, mewn lleoliadau cynnar ac ar ba ffurf?

Cwestiwn 53: Yn eich barn chi, o dan ba amgylchiadau, os o gwbl, y dylid caniatáu gyrru a reolir o bell at ddiben adfer cerbyd pan na all yr ADS gwblhau taith NUIC?

Cwestiwn 54: Yn eich barn chi, o dan ba amgylchiadau, os o gwbl, ac o ystyried presenoldeb posibl teithwyr neu nwyddau, a ddylid caniatáu gyrru a reolir o bell at ddiben ymateb i broblemau yn ystod teithiau NUIC?

Cwestiwn 55: O dan ba amgylchiadau, os o gwbl, ac o ystyried presenoldeb posibl teithwyr neu nwyddau, a ddylid caniatáu gyrru a reolir o bell at ddiben cwblhau elfennau o deithiau NUIC yn rheolaidd y tu allan i ODD yr ADS, a pham?

Cwestiwn 56: Pa hyfforddiant, sgiliau, asesiadau diogelu ac iechyd, cymwysterau a gwirio, os o gwbl, ddylai gyrrwyr o bell eu gwneud neu eu bodloni i gael eu hystyried yn addas ar gyfer eu rôl?

Cwestiwn 57: Pa ofynion, os o gwbl, y dylid eu gorfodi mewn perthynas ag oriau gwaith ac amodau gyrwyr o bell?

Cwestiwn 58: Yn eich barn chi, pa ystyriaethau, os o gwbl, y dylid eu gwneud mewn perthynas ag asesu caledwedd a meddalwedd gyrru a reolir o bell o fewn canolfan weithrediadau o bell?

Cwestiwn 59: Yn eich barn chi, pa gyfyngiadau neu amodau gorfodol, os o gwbl, y dylid eu rhoi ar NUICOs mewn perthynas â'u contractio allan swyddogaethau i gyflenwyr trydydd parti?

Cwestiwn 60: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio NUICO?

Cwestiwn 61: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio NUICO?

Cwestiwn 62: Yn eich barn chi, sut gall yswiriant chwarae rhan wrth sicrhau bod sefyllfa ariannol dda cyrff rheoleiddiedig yn cael ei chyflawni?

Cwestiwn 63: Pa achosion, os o gwbl, lle defnyddir cynhyrchion yswiriant i sicrhau sefyllfa ariannol dda allwch chi eu rhoi?

Cwestiwn 64: Gan ystyried yr yswiriant sydd ar gael ar gyfer galw cynhyrchion yn ôl yn y diwydiant modurol, pa fath o bremiymau a godir am ba fath o yswiriant?

Cwestiwn 65: Yn eich barn chi, a oes angen mathau newydd o gynhyrchion yswiriant rheoli fflyd ar gyfer NUICOs?

Os 'oes', pa fath o gynhyrchion a/neu yswiriant?

Os 'nac oes', sut ydych chi'n gweld cynhyrchion yswiriant presennol yn gweithio i gwmpasu gweithrediadau o bel?

Cwestiwn 66: Pa ddysg, os o gwbl, o fodelau yswiriant eraill y gellid eu cymhwyso i unrhyw fathau newydd o yswiriant ar gyfer AVs , a pham?

Cwestiwn 67: Yn eich barn chi, pa risgiau a chyfleoedd sydd i reolwyr data fel ADSEs ac NUICOs wrth rannu'r data hyn gyda chwmnïau yswiriant?

Cwestiwn 68: Os yw yswirwyr yn gofyn am ddata cerbydau sy'n mynd y tu hwnt i bennu atebolrwydd digwyddiadau lle mae AV yn uniongyrchol gysylltiedig â gwrthdrawiad, sut gellid rheoli gofynion preifatrwydd a diogelu data?

Cwestiwn 69: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio yswiriant cerbydau gwrthdrawiadol?

Cwestiwn 70: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio yswiriant cerbydau gwrthdrawiadol?

Cwestiwn 71: Pa enghreifftiau, os o gwbl, sydd gennych chi o yswiriant AV yn cael ei wneud yn dda, a pham?

Cwestiwn 72: Yn eich barn chi, sut gallai corff rheoleiddiedig benderfynu a yw AV wedi cyflawni trosedd traffig?

Cwestiwn 73: Yn eich barn chi, beth ddylid ei ystyried wrth gyflwyno gwybodaeth safonol i'r IUR, a pham?

Cwestiwn 74: Yn eich barn chi, a ydych chi'n credu y byddai angen unrhyw elfennau arbenigol, gan gynnwys gwybodaeth, yn ystod ymchwiliad i ddigwyddiad perthnasol neu drosedd traffig gan yr IURS?

Os 'ydw', pa elfennau arbenigol, gan gynnwys gwybodaeth, ydych chi'n credu sydd eu hangen ar yr IURS i gynnal ymchwiliad i drosedd traffig a gyflawnwyd gan AV, neu ddigwyddiad perthnasol sy'n cynnwys AV?

Cwestiwn 75: Pa gofnodion, os o gwbl, y dylid eu cadw ynghylch hanes cynnal a chadw ac atgyweirio cerbydau atgyweirio?

Cwestiwn 76: Yn eich barn chi, pa wybodaeth neu driniaeth arbenigol, os o gwbl, fydd yn angenrheidiol er mwyn cadw tystiolaeth, a pham?

Os 'ie', pa wybodaeth arbenigol ydych chi'n credu y gallai fod ei hangen i gadw tystiolaeth, a pham? Peidiwch â darparu unrhyw wybodaeth bersonol sy'n ymwneud â chi'ch hun neu berson adnabyddadwy arall.

Cwestiwn 77: Y tu hwnt i'r prif bwrpas o gefnogi ymchwiliad, ar gyfer pa ddibenion eraill, os o gwbl, ydych chi'n credu y gellid cadw a defnyddio peth a atafaelwyd ar eu cyfer?

Cwestiwn 78: Pa heriau, os o gwbl, ydych chi'n ymwybodol ohonynt o ran mynediad at ddata sy'n berthnasol i ymchwiliadau?

Cwestiwn 79: O dan ba amgylchiadau, os o gwbl, y byddech chi'n ei ystyried yn dderbyniol bod y peth a atafaelwyd yn cael ei ddanfôn i rywun heblaw'r perchennog?

Cwestiwn 80: Y tu hwnt i'r rhai a ddefnyddir eisoes ar gyfer cerbydau trydan a hybrid, pa ystyriaethau eraill, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu rhoi ar waith yn ystod dinistrio AV?

Cwestiwn 81: Pa ystyriaethau, os o gwbl, yn ogystal â'r rhai ar gyfer cerbydau confensiynol ydych chi'n credu sy'n briodol ar gyfer storio AV a atafaelwyd?

Cwestiwn 82: Yn eich barn chi, dan ba amgylchiadau y dylid gwerthu AV a atafaelwyd yn hytrach na'i waredu ynddynt?

Cwestiwn 83: Yn eich barn chi, pa ystyriaethau sydd, os o gwbl, o ran sut y dylid gwaredu AV yn briodol o'i gymharu â cherbyd confensiynol?

Cwestiwn 84: Pa wybodaeth allwch chi ei darparu, os o gwbl, am gyfundrefnau sancsiynau presennol mewn meysydd eraill sy'n cymryd dull tebyg, hyblyg o gymhwyso sancsiynau anhroseddol?

Cwestiwn 85: Yn eich barn chi, pa ffactorau sy'n ymwneud â digwyddiad neu drosedd traffig fyddai'n cyfiawnhau'r IURS i:

- cyhoeddi sancsiwn rheoleiddiol o dan y Ddeddf AV, yn hytrach na sancsiwn sifil?
- amrywio amodau awdurdodi AV, yn hytrach nag atal yr awdurdodiad yn gyfan gwbl?
- Cyhoeddi hysbysiad cosb ariannol yn lle hysbysiad cydymffurfio?

Cwestiwn 86: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant corff rheoleiddiedig wrth osod y terfyn uchaf ar gyfer cosbau ariannol?

Os 'na ddylid', pam lai?

Os 'dylid', sut ddylid cyfrifo'r trosiant a pham? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 87: Yn eich barn chi, ar ba swm y byddai'n briodol gosod terfyn llym ar gyfer cosbau ariannol, a pham?

- Hyd at £10m
- £10m hyd at £15m
- £15m hyd at £20m
- £20m hyd at £25m
- Mwy na £25m

Cwestiwn 88: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant corff rheoleiddiedig wrth osod terfyn ar gosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu gosod os yw'r methiant yn un parhaus, a pham? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 89: Yn eich barn chi, pa swm fyddai'n briodol i osod terfyn llym ar gyfer cosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu codi os yw'r methiant yn un parhaus a pham?

Cwestiwn 90: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant deiliad trwydded wrth osod terfyn cosb ariannol uchaf ar gyfer APS?

- Os 'dylid', sut, yn eich barn chi, y dylid cyfrifo trosiant a pham? Os yw hyn yn wahanol i'r ffordd rydych chi'n credu y dylid cyfrifo trosiant ar gyfer cosbau o

dan adran 36 o'r Ddeddf AV, esboniwch pam. Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 91: Yn eich barn chi, ar ba swm fyddai'n briodol gosod terfyn llym ar gyfer cosbau ariannol am dorri trwyddedau, a pham?

- Hyd at £20,000
- £20,000 hyd at £50,000
- £50,000 hyd at £125,000
- £125,000 hyd at £500,000
- £500,000 hyd at £1,000,000
- Mwy na £1,000,000
- Arall

Cwestiwn 92: Yn eich barn chi, a ddylid ystyried trosiant deiliad trwydded wrth osod terfyn ar gyfer cosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu gosod os yw'r methiant yn un parhaus? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 93: Yn eich barn chi, pa swm fyddai'n briodol gosod terfyn llym ar gyfer cosbau dyddiol ychwanegol y gellir eu gosod os yw'r methiant yn un parhaus, a pham?

Cwestiwn 94: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith yr IURS?

Cwestiwn 95: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith yr IURS?

Cwestiwn 96: Yn eich barn chi, pa ddulliau y gellid eu hystyried yn 'gyfathrebu priodol' rhwng swyddogion gorfodi ac AVs, a pham?

Cwestiwn 97: Yn eich barn chi, pa gyfleoedd, os o gwbl, sydd i'r arolygwyr statudol ddysgu gan ddiwydiannau eraill sy'n hanfodol i ddiogelwch?

Cwestiwn 98: Yn eich barn chi, pa gyfleoedd a heriau sydd yno i annog rhannu data a gwybodaeth ar draws cyrff rheoleiddiedig, rheoleiddwyr a rhanddeiliaid eraill (e.e. yr heddlu) i feithrin diwylliant diogelwch dim bai?

Cwestiwn 99: Yn eich barn chi, a ddylid gosod unrhyw gyfyngiadau ar rôl a phwerau arolygydd o ystyried diwydiannau eraill sy'n hanfodol i ddiogelwch yn y Deyrnas Unedig ac yn rhyngwladol, a pham?

Cwestiwn 100: Yn eich barn chi, a ddylai fod swyddogaeth oruchwylio i adolygu gweithredoedd a phenderfyniadau'r arolygwyr statudol i sicrhau eu bod yn defnyddio eu pwerau'n briodol, a pham?

Cwestiwn 101: Pa themâu diogelwch, os o gwbl, y gellir eu dysgu o weithrediad rhyngwladol AVs, neu gynlluniau peilot AV ym Mhrydain Fawr?

Cwestiwn 102: Yn eich barn chi, sut y gellir defnyddio gwersi a ddysgwyd o ymchwiliadau i ddigwyddiadau perthnasol i wella:

- y prosesau cyn-defnyddio (e.e. cymeradwyo ac awdurdodi)?
- diogelwch mewn-defnydd cyffredinol AVs i atal digwyddiadau yn y dyfodol?

Cwestiwn 103: Yn eich barn chi, a oes unrhyw sgiliau arbenigol a/neu arbenigedd sydd eu hangen ar rywun i gyflawni swyddogaethau arfaethedig arolygydd statudol ar gyfer AVs, a pham?

Cwestiwn 104: Pa ystyriaethau, os o gwbl, ddylai arolygydd statudol eu hystyried i sicrhau bod eu canfyddiadau'n arwain at argymhellion ymarferol, a pham?

Cwestiwn 105: Yn eich barn chi, sut y dylid datblygu adroddiadau ac argymhellion i sicrhau tryloywder a rhwyddineb dealltwriaeth gan y cyhoedd?

Cwestiwn 106: Yn eich barn chi, a ddylai'r dull o gyfleu canfyddiadau i'r cyhoedd fod yn wahanol o gwbl yng nghyfnodau cynnar defnyddio AVs?

Os 'dylai', sut ddylai fod yn wahanol o ran dull?

Cwestiwn 107: Pan nad oes arbenigedd technegol arbenigol mewn AVs ar gael o fewn y swyddogaeth ymchwilio i ddigwyddiadau, a oes unrhyw:

- ystyriaethau gweithredol y dylid eu gwneud cyn penodi arbenigwr i gynorthwyo mewn ymchwiliad?
- ystyriaethau masnachol y dylid eu gwneud cyn penodi arbenigwr i gynorthwyo mewn ymchwiliad?
- ystyriaethau eraill y dylid eu gwneud cyn penodi arbenigwr i gynorthwyo mewn ymchwiliad?

Cwestiwn 108: Yn eich barn chi, a ddylid gosod unrhyw gyfyngiadau ar y math o ddeunydd ffisegol, data a/neu wybodaeth y gall arolygydd statudol ei gadw yn dilyn ymchwiliad i ddiogelu buddiannau personol neu fasnachol?

Os 'dylid', pa gyfyngiadau?

Cwestiwn 109: Pa fecanweithiau, os o gwbl, y gellid eu defnyddio i sicrhau bod tystiolaeth ar gael i arolygydd statudol pan gaiff ei chadw y tu allan i'r Deyrnas Unedig?

Cwestiwn 110: Pa ganllawiau neu safonau penodol, os o gwbl, y dylid eu sefydlu ar gyfer archwilio a chadw tystiolaeth sy'n gysylltiedig ag AVs (h.y. eitemau ffisegol, data neu wybodaeth) a gafwyd yn ystod ymchwiliad?

Cwestiwn 111: Pa ddibenion penodol, os o gwbl, y gellid eu hystyried ar gyfer datgelu tystiolaeth a gafwyd gan arolygydd statudol i sicrhau bod data a gwybodaeth sensitif yn cael eu rheoli'n briodol?

Cwestiwn 112: Yn eich barn chi, a ddylid creu unrhyw ganllawiau neu reoliadau penodol i lywodraethu defnyddio, cadw a dinistrio tystiolaeth ffisegol, a pham?

Cwestiwn 113: Pa gostau, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio ymchwilio i ddigwyddiadau?

Cwestiwn 114: Pa fanteision, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried wrth asesu effaith rheoleiddio ymchwilio i ddigwyddiadau?

Cwestiwn 115: Yn eich barn chi, a oes unrhyw agweddau penodol i AVs nad ydynt yn cael eu trafod gan R155 ac R156, a pham?

Cwestiwn 116: Yn eich barn chi, sut ddylid rheoli'r perthnasoedd rhwng partïon fel gweithgynhyrchwyr cerbydau, cyflenwyr ADS a NUICOs i gefnogi'r dyletswyddau seiberddiogelwch o dan y Ddeddf AV?

Cwestiwn 117: Pa agweddau ar ddiogelwch yn y meysydd hyn y dylid eu hystyried wrth gyhoeddi trwydded NUICO? Ceisir tystiolaeth ar y meysydd canlynol, gan gynnwys systemau yr ychwanegwyd atynt a'r rhai a addaswyd/a ddefnyddiwyd i alluogi gweithrediadau o bell:

7. Systemau rheoli ar gerbydau
8. Systemau canfod
9. Systemau cyfathrebu gan gynnwys trosglwyddo data ac amgryptio
10. Gorsaf waith a gweithle
11. Mynediad corfforol
12. Gofynion personél

Cwestiwn 118: Pa alluoedd, os o gwbl, ddylai fod gan NUICOs er mwyn canfod ac ymateb i ddigwyddiadau sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch?

Cwestiwn 119: Yn eich barn chi, sut a phryd ddylid adrodd am ddigwyddiadau sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 120: Os bydd digwyddiad sy'n gysylltiedig â seiberddiogelwch, pa wybodaeth ddylid ei darparu yn yr adroddiad? Ni ddylid darparu unrhyw wybodaeth bersonol fel rhan o'r dystiolaeth.

Cwestiwn 121: Yn eich barn chi, a oes unrhyw ystyriaethau ehangach ynghylch hygyrchedd y dylid eu hystyried wrth ddefnyddio AVs?

Cwestiwn 122: Yn eich barn chi, pa fecanweithiau amgylcheddol sydd bwysicach ar gyfer deall effaith amgylcheddol gyffredinol AVs, a pham?

Cwestiwn 123: Pa dystiolaeth, os o gwbl, allwch chi ei rhoi ar sut y bydd cynhyrchu AVs — yn enwedig yn y Deyrnas Unedig — yn effeithio ar yr amgylchedd, gan gynnwys carbon ac allyriadau eraill?

Cwestiwn 124: Yn eich barn chi, sut gellir datblygu neu reoli'r ffactorau hyn i leihau effeithiau amgylcheddol?

Cwestiwn 125: Yn eich barn chi, sut ddylid trin AVs a'u cydrannau ar ddiwedd eu hoes er mwyn lleihau niwed amgylcheddol?