

Adroddiad ar y Cyd

Fframwaith rheoleiddio ar gyfer cerbydau awtomataidd

TROSOLWG

1. Dyma drosolwg byr o adroddiad terfynol ar y cyd Comisiwn y Gyfraith ar gerbydau awtomataidd (AV). Dechreuodd ein gwaith yn 2018, ar gais Canolfan Cerbydau Cysylltiedig ac Awtonomaidd (CCAV) Llywodraeth y DU. Mae ein [hadroddiad](#) 292 a'r [crynodeb](#) 32 tudalen yn adeiladu ar dair rownd o ymgynghori a gynhaliwyd dros dair blynedd a mewnbwn gan gannoedd o randdeiliaid.
2. Mae nifer o nodweddion cymorth i yrwyr ar gael i helpu pobl sy'n gyrru ar hyn o bryd. Mae'r adroddiad yn rhagweld y bydd y nodweddion hyn, yn y dyfodol, yn datblygu i'r graddau lle bydd cerbyd awtomataidd yn gallu gyrru ei hun am ran o daith o leiaf, heb i berson dalu sylw i'r ffordd. Er enghraifft, efallai y bydd car yn gallu gyrru ei hun ar draffordd, neu efallai y bydd bws gwennol yn gallu dilyn llwybr penodol.
3. Mae gan hyn ganlyniadau cyfreithiol difrifol. Ni all pobl sy'n gyrru bellach fod yn brif ffocws atebolrwydd dros ddiogelwch ar y ffyrdd. Yn hytrach, mae angen systemau sicrhau diogelwch newydd, cyn ac ar ôl caniatáu i gerbydau yrru eu hunain ar ffyrdd ac mewn mannau cyhoeddus eraill. Rydym felly'n argymhell Deddf Cerbydau Awtomataidd newydd, sy'n nodi cynlluniau rheoleiddio newydd ac actorion cyfreithiol newydd.

Y LLINELL RHWNG CYMORTH I YRWYR A CHERBYDAU HUNAN-YRRU

4. Gofynnodd ymgynghoreion am wahaniaethu clir rhwng cymorth i yrwyr a cherbydau hunan-yrru. Yn ein barn ni, ni ddylid awdurdodi cerbyd fel cerbyd hunan-yrru oni bai ei fod yn ddiogel hyd yn oed os nad yw unigolyn yn monitro'r amgylchedd gyrru, y cerbyd neu'r ffordd y mae'n gyrru.
5. Mae hunan-yrru yn gydnaws â "gorchymyn trosglwyddo", sy'n ei gwneud yn ofynnol i'r person sydd yn y sedd yrru gymryd rheolaeth. Fodd bynnag, rhaid i'r trosglwyddiad fod yn glir, gan ddefnyddio dirgryniadau yn ogystal â golau a sŵn. Rhaid iddo roi digon o amser i'r unigolyn sylweddoli beth sy'n digwydd o'i gwmpas. A rhaid i'r cerbyd allu lliniaru'r risg os bydd person yn methu cymryd yr awenau, drwy ddod i stop o leiaf.
6. Tra mae cerbyd yn gyrru ei hun, nid ydym yn credu y dylai fod yn ofynnol i berson ymateb i ddigwyddiadau yn absenoldeb gorchymyn trosglwyddo. Nid yw'n realistig disgwyl i rywun nad yw'n talu sylw i'r ffordd ddelio (er enghraifft) â theiar yn chwythu neu arwydd yn nodi bod ffordd ar gau. Bydd hyd yn oed clywed seiren ambiwlans yn anodd i'r rheini sydd â nam ar eu clyw neu sy'n gwrando ar gerddoriaeth swnllyd. Dim ond os yw'r cerbyd yn gallu adnabod problemau nad yw'n gallu delio â hwy a chyflwyno gorchymyn trosglwyddo y dylid awdurdodi cerbyd fel un hunan-yrru.

MARCHNATA CAMARWEINIOL

7. Mae'n bwysig nad yw marchnata camarweiniol yn drysu pobl i feddwl nad oes angen iddynt dalu sylw i'r ffordd pan mae angen iddyn nhw wneud hynny mewn gwirionedd. Rydym yn argymhell mesurau diogelu newydd yn erbyn y rheini sy'n marchnata nodweddion cymorth i yrwyr fel rhai hunan-yrru.

GOSOD SAFON DIOGELWCH

8. Gofynnwyd i ymgylgoreion beth mae'n ei olygu i gerbyd fod yn ddigon diogel i yrru ei hun. Cytunodd pawb y dylai cerbydau awtomataidd fod yn fwy diogel na pherson yn gyrru – ond roedd y farn yn amrywio ar ôl hynny. Roedd rhai ymgylgoreion yn dadlau mai dim ond ychydig yn fwy diogel y mae angen i gerbydau awtomataidd fod. Byddai hyn nid yn unig yn achub bywydau i ddechrau, ond hefyd yn caniatáu gwelliannau diogelwch dros amser, wrth i'r dechnoleg wella.
9. Roedd eraill yn dadlau y byddai angen i gerbydau awtomataidd fod yn llawer mwy diogel na pherson yn gyrru er mwyn sicrhau bod y cyhoedd yn eu derbyn. Roedden nhw'n dweud nad yw'r cyhoedd yn derbyn anafiadau a achosir gan bobl yn gyrru'n wael: caiff yr ymddygiad hwn ei ystyried yn drosedd. Mae'r cyhoedd yn annhebygol o dderbyn cerbyd awtomataidd sydd wedi gweithredu mewn ffordd droseddol. A hyd yn oed os bydd cerbydau awtomataidd yn lleihau nifer y bobl sy'n cael eu hanafu'n gyffredinol, ni ddylent roi grwpiau penodol dan anfantais, fel cerddwyr neu feicwyr. Roedd pryder penodol y gallai cerbydau awtomataidd roi pobl dan anfantais ar sail anabledd, hil neu ryw.
10. Mae'r penderfyniad ynghylch pa mor ddiogel y dylai cerbydau awtomataidd fod yn dibynnu ar a yw'r risgiau'n dderbyniol i'r cyhoedd. Cwestiwn gwleidyddol yw hwn, a gweinidogion sydd yn y sefyllfa orau i ddelio ag ef. Rydym yn argymhell y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth gyhoeddi safon diogelwch ar gyfer mesur diogelwch cerbydau awtomataidd. Fel isafswm, dylai cerbydau awtomataidd achosi llai o farwolaethau ac anafiadau na phobl yn gyrru ym Mhrydain. Fodd bynnag, gall gweinidogion osod safon fwy llym. Dylai'r safon hefyd ei gwneud yn ofynnol nad yw cerbydau awtomataidd yn achosi mwy o risg i grwpiau o ddefnyddwyr ffordd adnabyddadwy.

NEWID Y SYSTEM ATEBOLRWYDD CYFREITHIOL

11. Pan awdurdodir bod gan gerbyd nodweddion "hunan-yrru", a bod nodwedd hunan-yrru ar waith, bydd y system atebolrwydd cyfreithiol yn newid:
 - (1) Ni fydd y person sydd yn y sedd yrru yn yrrwr mwyach, ond yn hytrach yn "ddefnyddiwr mewn gofal". Ni ellir erlyn y defnyddiwr mewn gofal am droseddau sy'n deillio'n uniongyrchol o'r dasg yrru. Byddant yn ddiogel rhag erlyniad am ystod eang o droseddau sy'n ymwneud â'r ffordd y mae'r cerbyd yn gyrru, gan amrywio o yrru'n beryglus i yrru'n gyflymach na'r cyfyngiad cyflymder neu yrru drwy olau coch. Fodd bynnag, bydd y defnyddiwr mewn gofal yn gyfrifol am ddyletswyddau eraill fel yswiriant, gwirio llwythi neu sicrhau bod plant yn gwisgo gwregys diogelwch.

- (2) Bydd pob cerbyd yn cael ei gefnogi gan Endid Hunan-yrru Awdurdodedig (neu ASDE). Pe bai'r cerbyd yn gyrru mewn ffordd a fyddai'n cael ei hystyried yn droseddol pe bai'n cael ei gyflawni gan berson, byddai hyn yn cael ei drin fel mater rheoleiddiol. Byddai'r mater yn cael ei ddatrys rhwng rheoleiddiwr ar waith newydd a'r ASDE.
- (3) Mae'n bosibl y bydd rhai nodweddion yn cael eu hawdurdodi i'w defnyddio heb ddefnyddiwr mewn gofal. Rydym yn cyfeirio at y rhain fel nodweddion "heb ddefnyddiwr mewn gofal" (NUIC). Yn yr achosion hyn, dim ond teithwyr fydd unrhyw un sy'n defnyddio'r cerbyd. Yn hytrach, bydd y cyfrifoldeb dros oruchwylio'r daith yn cael ei ysgwyddo gan sefydliad, gweithredwr NUIC trwyddedig.
- (4) At ddibenion atebolrwydd sifil, bydd Deddf Cerbydau Trydan ac Awtomataidd 2018 yn berthnasol. Ni fydd angen i ddioddefwyr sy'n dioddef anaf neu ddifrod brofi bod unrhyw un ar fai. Yn hytrach, bydd yr yswiriwr yn digolledu'r dioddefwr yn uniongyrchol.

CYNLLUNIAU RHEOLEIDDIO NEWYDD

12. Mae'r adroddiad yn argymhell dau gynllun rheoleiddio newydd:

- (1) Bydd **awdurdodiad** yn berthnasol cyn i gerbydau gael eu rhoi ar y ffordd. Bydd yr awdurdod awdurdodi'n penderfynu a yw nodwedd yn bodloni'r trothwy cyfreithiol ar gyfer hunan-yrru ac a oes modd ei defnyddio gyda neu heb ddefnyddiwr mewn gofal.
- (2) Bydd y **rheoleiddiwr ar waith** yn monitro cerbydau awtomataidd pan fyddant yn cael eu defnyddio. Bydd yn gwerthuso diogelwch cerbydau awtomataidd o'u cymharu â pherson yn gyrru; yn ymchwilio i dorri rheolau traffig; ac yn sicrhau bod defnyddwyr yn cael gwybodaeth glir am gerbydau awtomataidd.

ACTORION CYFREITHIOL NEWYDD

13. Mae'r adroddiad hefyd yn argymhell deddfwriaeth i greu tri actor cyfreithiol newydd:

- (1) Gellir meddwl am ddefnyddiwr mewn gofal fel y person yn y sedd yrru tra bydd nodwedd hunan-yrru yn cael ei defnyddio. Rhaid iddo fod yn atebol ac yn gymwys i yrru, oherwydd efallai y gelwir arno i gymryd yr awenau yn dilyn gorchymyn trosglwyddo. Fodd bynnag, ni ellir ei erlyn am droseddau sy'n ymwneud â'r ffordd y mae cerbyd yn gyrru, oni bai ei fod wedi cymryd camau i ddiystyru'r system. Bydd y defnyddiwr mewn gofal yn ailafael yn rhwymedigaethau'r gyrrwr pan fydd yn cymryd rheolaeth dros y cerbyd neu ar ddiwedd y cyfnod trosglwyddo.
- (2) Yr **Endid Hunan-yrru Awdurdodedig (ASDE)** yw gwneuthurwr y cerbyd neu ddatblygwr meddalwedd sy'n cyflwyno cerbyd awtomataidd i'w awdurdodi. Cyfrifoldeb yr ASDE yw dangos bod y cerbyd yn bodloni'r profion ar gyfer hunan-yrru. Bydd disgwyl iddo gyflwyno achos diogelwch ac asesiad o'r effaith ar gydraddoldeb i reoleiddwyr. Bydd hefyd yn wynebu sancsiynau rheoleiddiol os bydd y cerbyd awtomataidd yn torri rheolau'r ffordd.

- (3) Pan fydd cerbyd yn gyrru ei hun heb ddefnyddiwr mewn gofal, bydd angen iddo gael ei oruchwylio gan **weithredwr NUIC trwyddedig**. Nid oes angen i'r gweithredwr NUIC fonitro'r amgylchedd gyrru. Fodd bynnag, disgwylir y bydd staff mewn canolfannau gweithredu anghysbell yn ymateb i rybuddion gan gerbydau sy'n dod ar draws problemau na allant ddelio â nhw, yn torri i lawr neu mewn gwrthdrawiad.
14. Mae llawer o gwestiynau heb eu hateb ynghylch sut bydd gweithrediadau o bell yn gweithio, gan gynnwys sut mae sicrhau cysylltedd a seiberddiogelwch. Mae angen yr offer iawn ar staff i ddeall beth sy'n digwydd. Gall fod yn anodd barnu pellter o ffrydiau fideo ar sgriniau fflat, sydd hefyd yn gallu arwain at lai o ymdeimlad o frys ac empathi. Mae staff hefyd yn sôn am ddiflastod, diffyg sylw a salwch symud. Bydd angen i'r gweithredwr NUIC gyflwyno achos diogelwch yn dangos sut y bydd yn goresgyn yr heriau hyn.

DYLETSWYDD GONESTRWYDD

15. Ein nod yw hyrwyddo diwylliant diogelwch o beidio â bwrw bai sy'n dysgu o gamgymeriadau. Rydym yn credu mai'r ffordd orau o gyflawni hyn yw drwy system o sancsiynau rheoleiddiol, yn hytrach na drwy ailadrodd y sancsiynau troseddol sy'n berthnasol i bobl sy'n gyrru.
16. Fodd bynnag, safon sicrwydd diogelwch yn dibynnu'n drwm ar wybodaeth a ddarperir i'r rheoleiddiwr gan y gweithredwr NUIC a'r ASDE. Rydym felly'n argymhell troseddau penodol lle mae peidio â datgelu a chamliwio gan ADSEs a gweithredwyr NUIC yn golygu goblygiadau o ran diogelwch. Rhaid i uwch unigolyn gymryd cyfrifoldeb dros gywirdeb yr wybodaeth a roddir a gallai gael ei erlyn os yw'n anghywir neu'n anghyflawn. Gallai uwch reolwyr eraill hefyd fod yn atebol os gwnaethant ganiatáu neu oddef y drosedd.
17. Byddai'r troseddau'n cael eu "gwaethygu" pe bai'r diffyg gonestrwydd yn arwain at farwolaeth neu anaf difrifol.

ARGYMHELLION ERAILL

18. Mae'r adroddiad hefyd yn argymhell:
- (1) "trwydded teithwyr interim", lle caiff gwasanaethau i deithwyr eu darparu heb yrrwr neu ddefnyddiwr mewn gofal;
 - (2) diwygiadau i droseddau sy'n bodoli'n barod er mwyn atal ymyrraeth â cherbydau awtomataidd; a
 - (3) rhwymedigaethau ar ASDEs i gadw a rhannu data gydag yswirwyr.

Y CAMAU NESAF

19. Mae'r adroddiad ar gerbydau awtomataidd wedi'i osod gerbron y Senedd a Senedd yr Alban. Bydd Llywodraeth y DU yn penderfynu a fydd yn derbyn ein hargymhellion ac yn cyflwyno deddfwriaeth i'w rhoi ar waith.

20. Mae manylion yr adolygiad, papurau cefndir, asesiad effaith, dadansoddiadau o ymatebion ac ymatebion unigol ar gael ar y gwefannau isod:

Comisiwn y Gyfraith: <https://www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/> a

Comisiwn y Gyfraith yn yr Alban: <https://www.scotlawcom.gov.uk/law-reform/law-reform-projects/joint-projects/automated-vehicles/>

Ionawr 2022