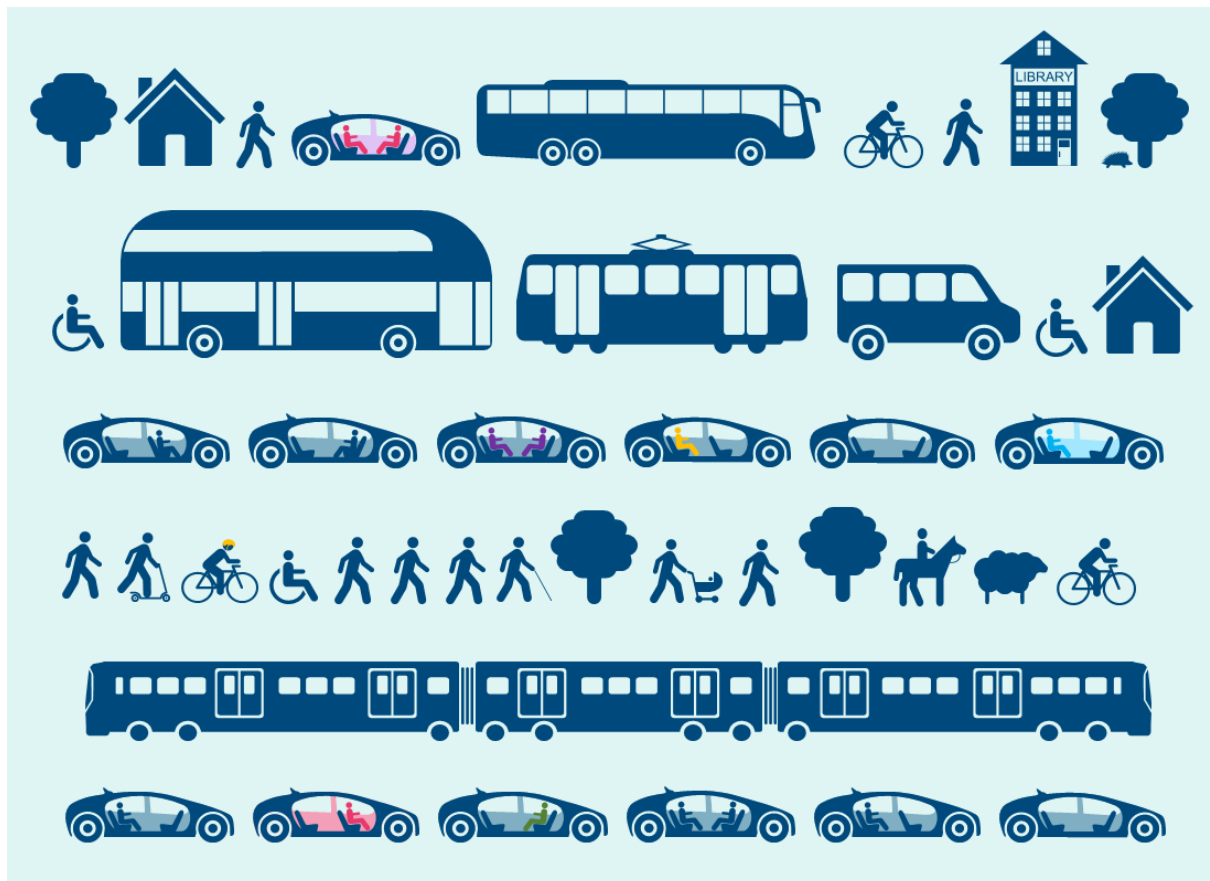




Cerbydau Awtomataidd: Crynodeb o Bapur Ymgynghori 2 ar Wasanaethau i Deithwyr a Chludiant Cyhoeddus



YMATEB I'R PAPUR HWN

Mae hwn yn grynodedeb o'r papur ymgynghori llawn sydd i'w weld ar ein gwefannau yn <https://www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/> a <https://www.scotlawcom.gov.uk/publications>.

Rydym wedi ymrwymo i ddarparu cyhoeddiadau hygyrch. Os oes arnoch angen copi o'r crynodeb neu'r papur ymgynghori mewn fformat gwahanol, ffoniwch 020 3334 0200 neu anfonwch ebost i automatedvehicles@lawcommission.gov.uk.

Gofynnwn am ymatebion erbyn 16 Ionawr 2020.

Gallwch anfon sylwadau:

Drwy ddefnyddio ffurflen ar-lein yn:

<https://consult.justice.gov.uk/law-commission/automated-vehicles-harps>

Er hyn, rydym yn fodlon derbyn sylwadau mewn fformat arall. Os hoffech gyflwyno ymateb mewn fformat Word, anfonwch eich ymateb:

Drwy ebost i automatedvehicles@lawcommission.gov.uk

NEU

Drwy'r post i Automated Vehicles Team, Law Commission, 1st Floor, Tower, 52 Queen Anne's Gate, Llundain, SW1H 9AG.

Os byddwch yn anfon eich sylwadau drwy'r post, byddai o gymorth pe gallech eu hanfon drwy ebost hefyd, os yw hynny'n bosibl.

Gall ymatebion ddod yn gyhoeddus

Efallai y byddwn yn cyhoeddi neu'n datgelu gwybodaeth rydych yn ei darparu mewn ymateb i'n papurau. Yn ogystal, efallai y bydd yn ofynnol i ni ddatgelu'r wybodaeth dan Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 a Deddf Rhyddid Gwybodaeth (Yr Alban) 2002.

Os oes arnoch eisiau i wybodaeth rydych yn ei rhoi gael ei chadw'n gyfrinachol cysylltwch â ni yn gyntaf, ond ni allwn roi sicrwydd y gellir cadw cyfrinachedd ym mhob achos.

Bydd Comisiwn y Gyfraith yn prosesu eich data personol yn unol â'r Rheoliad Cyffredinol ar Ddiogelu Data.

Clawr: Addaswyd o adnoddau eicon yr Adran Drafnidiaeth.

Cynnwys

PENNOD 1: CYFLWYNIAD	1
PENNOD 2: CYFLAWNI AMCANION TRAFNIDIAETH EHANGACH	6
PENNOD 3: TRWYDDEDU GWEITHREDWYR – UN SYSTEM GENEDLAETHOL	9
PENNOD 4: TRWYDDEDU GWEITHREDWYR – CWMPAS A CHYNNWYS	11
PENNOD 5: CERBYDAU TEITHWYR YN UNIG SY’N EIDDO PREIFAT	15
PENNOD 7: OFFER RHEOLEIDDIO I REOLI TAGFEYDD A CHRIEWSIO	21
PENNOD 8: INTEGREIDDIO HARPS Â CHLUDIANT CYHOEDDUS	25
PENNOD 9: CWESTIYNAU YMGYNGHORI	28

Pennod 1: Cyflwyniad

- 1.1 Mae Comisiwn y Gyfraith Cymru a Lloegr a Chomisiwn y Gyfraith yr Alban yn cynnal adolygiad tair blynedd er mwyn paratoi cyfraith a rheoliadau ar gyfer cerbydau awtomataidd. Crynodeb yw hwn o'r ail bapur ymgynghori yn yr adolygiad hwnnw.¹
- 1.2 Roedd ein papur ymgynghori cyntaf (Papur Ymgynghori 1) yn ystyried sicrwydd ynglŷn â diogelwch ynghyd ag atebolrwydd sifil a throseddol. Mae'r papur hwn yn edrych ar y defnydd o gerbydau hunan-yrru er mwyn darparu teithiau i ddefnyddwyr sy'n deithwyr yn unig. Yn iaith ein papur ymgynghori cyntaf, rydym yn ystyried cerbydau y gellir eu defnyddio heb ddefnyddiwr cyfrifol. Mewn geiriau eraill, nid oes unigolyn yn y cerbyd sydd â chyfrifoldeb cyfreithiol am ei ddiogelwch.
- 1.3 Gofynnwn am ymatebion erbyn **16 Ionawr 2020** gan bob parti sydd â diddordeb. Mae'r manylion ynglŷn â sut i ymateb i'w gweld uchod.

TRAFNIDIAETH TEITHWYR YN UNIG: BETH SY'N CAEL EI GYNNWYS?

“HARPS”: math newydd o wasanaeth

- 1.4 Mae'r papur yn trafod “gwasanaethau awtomatiaeth uchel i deithwyr ffyrdd”, neu “HARPS” (*highly automated road passenger services*). Rydym wedi bathu'r term HARPS i grynhoi'r syniad o wasanaeth newydd. Mae'n cyfeirio at wasanaeth sy'n defnyddio cerbydau awtomatiaeth uchel i ddarparu teithiau ffordd i deithwyr, heb yrrwr o gig a gwaed neu ddefnyddiwr cyfrifol. Byddai'r cerbyd yn gallu teithio'n wag neu â theithwyr yn unig ynddo.
- 1.5 Byddai HARPS yn ddigon gwahanol i'r gwasanaethau presennol fel nad ydym yn meddwl y byddent yn cael eu gwthio i mewn i'r strwythurau rheoleiddio sy'n gymwys ar hyn o bryd i dacsis, cerbydau hurio preifat neu gerbydau gwasanaeth cyhoeddus. Ym Mhenodau 3 a 4 rydym yn trafod system reoleiddio newydd, wahanol.

Cerbydau â theithwyr yn unig sy'n eiddo preifat

- 1.6 Gall rhai cerbydau awtomataidd fod yn gerbydau personol, sy'n eiddo i unigolion ac yn cael eu defnyddio gan yr unigolion hyn yn unig. Ym Mhennod 5 rydym yn ystyried pwy fyddai'n gyfrifol am yswirio, cynnal a chadw a goruchwylio cerbydau o'r fath.

Cyflawni amcanion trafndiaeth ehangach

- 1.7 Dylai'r system reoleiddio hybu gwasanaeth sydd o fudd i'r gymdeithas yn fwy cyffredinol. Felly, ym Mhennod 6 rydym yn ystyried mynediad i bobl anabl a phobl hŷn. Ym Mhennod 7 rydym yn trafod offer rheoleiddio i reoli tagfeydd a chriwsio'n wag. Yn olaf, ym Mhennod 8 rydym yn ystyried sut y gellid integreiddio HARPS â chcludant torfol.

¹ I weld y papur llawn, gweler Automated vehicles: Passenger services and public transport (2019) Law Comm Consultation Paper No 240; Scot Law Comm No 169. Ar gael yn <https://www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/>. Cyfeirir at y papur hwn isod fel Papur Ymgynghori 2.

Canolbwyntio ar gludiant teithwyr yn hytrach na nwyddau

- 1.8 Mae ein cylch gorchwyl yn gofyn i ni ganolbwyntio ar gludiant teithwyr, yn hytrach na danfon nwyddau. Er hyn, rydym yn croesawu sylwadau ar ein cynigion gan bobl sy'n ymwneud â'r diwydiant nwyddau, pe bai hynny ond er mwyn dangos lle gallai darpariaethau ar gyfer teithwyr fod yn briodol neu ddim yn briodol. Byddwn yn pasio'r sylwadau hyn ymlaen i'r Adran Drafnidiaeth.

“CERBYDAU TEITHWYR YN UNIG” MEWN DOSBARTIAD O AWTOMATIAETH

- 1.9 Mae llawer o ddadlau ynglŷn â sut i ddsbarthu gyrru awtomataidd. Ym Mhapur Ymgynghori 1, roeddem yn defnyddio'r dosbarthiad a ddatblygwyd gan Gymdeithas y Peirianwyr Modurol (SAE International). Nod “Lefelau SAE” yw darparu iaith gyffredin i ddisgrifio'r berthynas rhwng systemau gyrru awtomataidd a defnyddwyr o gig a gwaed. Fodd bynnag, nid ydynt yn ddiffiniadau cyfreithiol ac nid ydynt yn pennu pa bryd y gellir ystyried cerbyd fel un “hunan-yrru”.
- 1.10 Yn ddiweddar, mae Thatcham a Chymdeithas Yswirwyr Prydain wedi gwneud rhagor o waith yn ymwneud â'r diffiniad o awtomatiaeth ddiogel. Mae'r gwaith hwn yn mabwysiadu dosbarthiad triphlyg o awtomatiaeth gyrru: gyrru â chymorth, gyrru awtomataidd a gyrru awtonomaidd.² Yn y prosiect hwn, rydym hefyd yn gweithio ar sail dosbarthiad cyfreithiol triphlyg: gyrru â chymorth (lle mae'r gyrrwr yn cadw holl gyfrifoldebau'r gyrrwr); gyrru awtomatiaeth uchel â defnyddiwr cyfrifol; a gyrru awtomatiaeth uchel lle gallai cerbydau deithio'n wag neu â theithwyr sydd ddim ond yn deithwyr (“teithwyr yn unig”).

Gyrru â Chymorth: mae'r gyrrwr yn parhau'n gyfrifol drwy'r adeg

- 1.11 Mae cerbydau â nodweddion cymorth i'r gyrrwr (Lefel 2 SAE) ar y farchnad yn barod. Yn aml, mae'r nodweddion hyn yn cyflawni'r llywio a'r cyflymu/arafu. Er hyn, mae'r gyrrwr yn gyfrifol am fonitro'r amgylchedd gyrru ac mae'n dal yn ofynnol iddo gydymffurfio â holl rwymedigaethau presennol gyrrwyr.
- 1.12 Mae awtomatiaeth amodol (Lefel 3 SAE) yn galw am “ddefnyddiwr parod wrth gefn” o gig a gwaed. Rhaid i'r defnyddiwr hwn fod yn barod i dderbyn cais gan y system i ymyrryd, a hynny o bosibl ar fyr rybudd. Mewn ymateb i Bapur Ymgynghori 1, roedd llawer o randdeiliaid yn dadlau y dylid trin awtomatiaeth amodol fel math o yrru â chymorth, â'r gyrrwr yn cadw cyfrifoldeb llawn am y cerbyd. Bwriadwn ddychwelyd at y ffin rhwng gyrru â chymorth ac awtomatiaeth uchel yn ein papur ymgynghori nesaf.

Awtomatiaeth uchel â defnyddiwr cyfrifol

- 1.13 Ar lefel “awtomatiaeth uchel” (Lefel 4 SAE), mae system yrru awtomataidd yn cyflawni'r holl dasgau gyrru am o leiaf ran o daith. Nid yw'n dibynnu ar berson o gig a gwaed i ymyrryd er mwyn gwarantu diogelwch ar y ffordd os bydd problem yn codi. Yn hytrach, bydd y system yn rhoi'r cerbyd mewn “cyflwr risg lleiaf”, er enghraifft stopio'r cerbyd yn ddiogel.
- 1.14 Er hyn, ni all cerbyd awtomatiaeth uchel weithredu ym mhobman: mae wedi'i gyfyngu i “barth dyluniad gweithredol”. Efallai y bydd angen i ddefnyddiwr o gig a gwaed sy'n bresennol yn y cerbyd gymryd drosodd, naill ai pan fydd yn cyrraedd ffiniau ei barth neu

² Thatcham Research ac ABI, *Defining Safe Automation* (Medi 2019).

os bydd yn wynebu problem ac yn dod i stop. Rydym wedi labelu'r person hwn yn "ddefnyddiwr cyfrifol".

- 1.15 Ni fyddai defnyddiwr cyfrifol yn yrrwr tra mae'r system awtomataidd yn gweithio'n iawn. Fodd bynnag, byddai angen i ddefnyddiwr cyfrifol fod yn gymwys ac yn addas i yrru. Byddai hefyd yn gyfrifol am faterion ar wahân i'r dasg yrru, er enghraifft yswirio'r cerbyd, cadw'r cerbyd mewn cyflwr addas i fod ar y ffordd a rhoi gwybod am ddamweiniau. Cynigiasom y dylai fod yn ofynnol i gerbydau awtomatiaeth uchel gael defnyddiwr cyfrifol, oni bai eu bod wedi'u hawdurdodi'n benodol i weithio heb un.
- 1.16 Nid yw'r papur hwn yn ymwneud â cherbydau sydd angen defnyddiwr cyfrifol. Byddai cerbydau teithwyr â defnyddiwr cyfrifol proffesiynol wrth y llyw yn dal i gael eu rheoleiddio dan y ddeddfwriaeth bresennol, naill ai fel tacsis, cerbydau hurio preifat neu gerbydau gwasanaethau cyhoeddus.

Awtomatiaeth uchel heb ddefnyddiwr cyfrifol ("teithwyr yn unig")

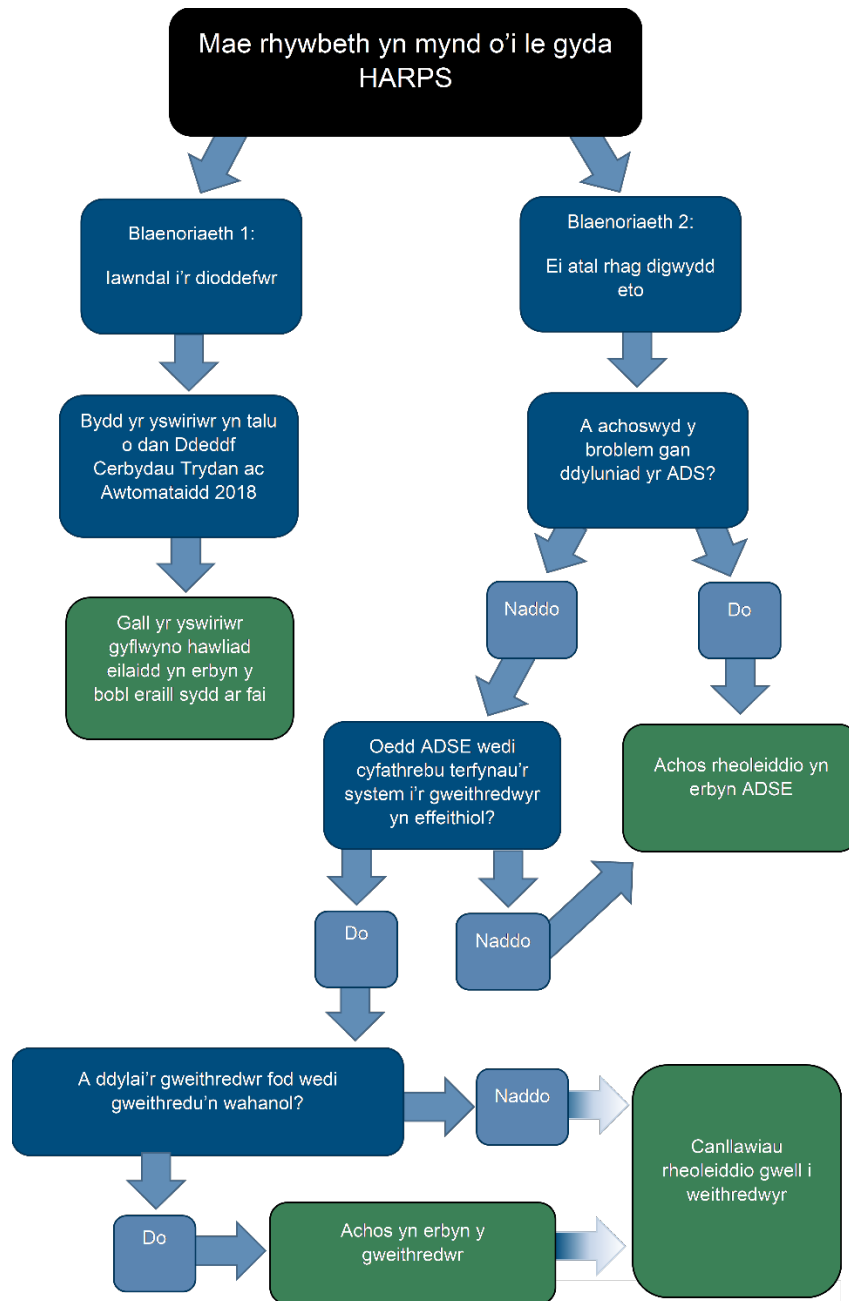
- 1.17 Os yw cerbyd wedi'i awdurdodi i weithredu heb ddefnyddiwr cyfrifol mae'r esiampl yn newid. Gall y cerbyd deithio'n wag. Neu, gall yr unig bobl sydd yn y cerbyd fod yn ddim ond teithwyr heb gyfrifoldeb cyfreithiol am y cerbyd nac am yr hyn y mae'r cerbyd yn ei wneud. Rydym yn cyfeirio at y cerbydau hyn fel cerbydau teithwyr yn unig. Mae'r papur hwn yn canolbwyntio ar y cerbydau hyn.
- 1.18 Nid yw hyn yn golygu na fyddai person o gig a gwaed yn goruchwyllo gwasanaethau sy'n rhedeg yn wag neu sy'n cludo teithwyr yn unig. Mewn ymateb i Bapur Ymgynghori 1, trafododd llawer o'r rhai yr ymgynghorwyd â hwy gynlluniau ar gyfer goruchwyliaeth o bell drwy ganolfannau rheoli o bell. Gofynnodd yr ymgynghoreion am fwy o eglurder ynglŷn â'r cwestiwn a fyddai'r cysyniad o ddefnyddiwr cyfrifol yn cynnwys goruchwyliaeth o bell.
- 1.19 Ar ôl ystyried yr ymatebion rydym wedi dod i'r casgliad y dylid cyfyngu'r term "defnyddiwr cyfrifol" i berson yn y cerbyd neu â llinell welediad glir â'r cerbyd (fel yn achos parcio awtomataidd). Nid yw hyn yn golygu bod goruchwyliaeth o bell yn annerbyniol – y cyfan y mae'n ei olygu yw ei fod yn fath gwahanol o oruchwyllo a bod y materion sy'n codi'n wahanol. Rydym yn trafod rhai o heriau posibl goruchwyliaeth o bell ym Mhennod 4.

ADEILADU AR Y CYNLLUN SICRHAU DIOGELWCH YM MHAPUR YMGYNGHORI 1

- 1.20 Ym Mhapur Ymgynghori 1 gwnaethpwyd cynnig amodol y dylai Llywodraeth y DU sefydlu cynllun sicrhau diogelwch ar gyfer cerbydau awtomataidd i ategu'r system ryngwladol bresennol o gymeradwyo math.
- 1.21 Agwedd allweddol ar y cynllun hwn yw y byddai angen i bob system yrru awtomataidd (ADS – *automated driving system*) sy'n cael ei chyflwyno i gael ei hawdurdodi gael ei chefnogi gan endid (gwneuthurwr y cerbyd neu ddatblygwr y feddalwedd fel arfer, neu fenter ar y cyd rhwng y ddau). Gan ddilyn esiampl gwaith gan Gomisiwn Cludiant Cenedlaethol Awstralia, rydym wedi galw hyn yn "Endid y System Yrru Awtomataidd" neu ADSE (*Automated Driving System Entity*). Cynigiasom, pe bai problemau'n codi ar ôl i'r ADS gael ei rhoi ar y ffordd, y byddai'r ADSE yn ddarostyngedig i ystod o sancsiynau rheoleiddio, a fyddai'n cynnwys hysbysiadau gwelliant, dirwyon neu (mewn achosion difrifol) tynnu cymeradwyaeth yn ôl. Byddai'r sancsiynau hyn yn gymwys i gerbydau defnyddiwr cyfrifol ac i gerbydau teithwyr yn unig.

- 1.22 Cafwyd cytundeb eang ynglŷn â'r cynigion hyn. Erbyn hyn mae'r Ganolfan Cerbydau Cysylltiedig ac Awtonomaidd (CCAV) wedi amlinellu ffrwd waith i'w rhoi ar waith.³
- 1.23 Bwriad y cynigion a wnaethpwyd gennym ym Mhapur Ymgynghori 1 yw sicrhau bod cerbydau'n ddiogel-drwy-ddyluniad. Ym Mhapur Ymgynghori 2 rydym yn ystyried sut y gellir gwneud cerbydau'n ddiogel-drwy-weithrediad. Rydym yn canolbwyntio ar rôl gweithredwr HARPS er mwyn sicrhau bod fflyd gerbydau'n cael ei rheoli a'i goruchwyllo'n briodol yn absenoldeb defnyddiwr cyfrifol. Gall rolau'r ADSE a'r gweithredwr HARPS gael eu cyflawni gan yr un sefydliad, er enghraifft lle mae'r gwneuthurwr hefyd yn darparu gwasanaethau symudedd. Neu, gallant fod yn sefydliadau gwahanol, er enghraifft lle mae'r gwneuthurwr yn gwerthu cerbyd awtomataidd i weithredwr symudedd.
- 1.24 Fel y dengys y diagram isod, os bydd rhywbeth yn mynd o'i le, dylai rheoleiddwyr allu gweithio gyda'r ADSE a'r gweithredwr HARPS i sicrhau nad yw'r un peth yn digwydd eto.

³ Gweler <https://www.gov.uk/government/news/new-system-to-ensure-safety-of-self-driving-vehicles-ahead-of-their-sale>.



CWESTIYNAU A CHROESGYFEIRIADAU I'R PAPUR YMGYNGHORI LLAWN

- 1.25 Mae'r crynodeb hwn yn darparu cefndir polisi byr ar gyfer pob un o'n cynigion petrus a'n cwestiynau. Ar gyfer cynigion petrus rydym yn gofyn a ydych yn cytuno; ar gyfer cwestiynau mwy agored rydym yn gofyn am eich barn. Mae'r drafodaeth yn cyfeirio at rif y cwestiwn mewn cromfachau sgwâr, a rhestrir y cwestiynau eu hunain ar ddiwedd y crynodeb hwn (ac ym Mhennod 9 yn y papur ymgynghori llawn).
- 1.26 Ar gyfer y crynodeb hwn, rydym wedi ceisio cynnwys cyn lleied ag sy'n bosibl o gyfeiriadau. Dylai ymgynghoreion sydd eisiau gwybod mwy ddarllen y papur ymgynghori llawn.

CAMAU NESAF

- 1.27 Yn 2020 rydym yn bwriadu cyhoeddi trydydd papur ymgynghori a fydd yn seiliedig ar yr ymatebion i'r ddau bapur blaenorol er mwyn ffurfio cynigion manylach yn ymwneud â sut i symud ymlaen. Bydd hyn yn arwain at adroddiad terfynol ag argymhellion yn 2021.

CYDNABYDDIAETH A DIOLCH

- 1.28 Rydym wedi cynnal dros saith deg o gyfarfodydd gydag unigolion a sefydliadau wrth ysgrifennu'r papur hwn, ac rydym yn ddiolchgar iawn iddynt am roi eu hamser a rhannu eu harbenigedd. Mae Atodiad 1 i'r papur ymgynghori llawn yn rhestru'r rhanddeiliaid rydym wedi'u cyfarfod a'r cynadleddau rydym wedi bod ynddynt.

Chapter 2: Cyflawni amcanion trafndiaeth ehangach

- 2.1 Rydym yn dechrau â'r cwestiwn cyffredinol: beth ddylai system sy'n cael ei chynllunio er mwyn rheoleiddio ar gyfer HARPS ei gyflawni?
- 2.2 Mae cytundeb sylweddol ynglŷn â sut y byddai system drafndiaeth dda yn edrych. Mae papur polisi'r Llywodraeth, *Future of Mobility: Urban Strategy*, yn nodi bod yn rhaid i wasanaethau arloesol fod yn ddiogel ac yn hygyrch, ac arwain y newid i ddim allyriadau. Dylai arloesi gyfrannu tuag at system drafndiaeth integredig sy'n lleihau tagfeydd, yn rhannu data ac yn annog teithio llesol (er enghraifft cerdded a beicio).
- 2.3 Rydym hefyd yn ystyried amrywiaeth o gynlluniau trafndiaeth lleol. Mae pob cynllun yn pwysleisio'r angen i fynd i'r afael â newid hinsawdd, gwella ansawdd aer ac annog cynhwysiant cymdeithasol. Maent yn rhoi pwyslais ar deithio llesol a "strydoedd iach" er mwyn annog cerdded. Mae gan awdurdodau trafndiaeth hefyd ddyletswydd i hybu llif traffig: mae'r cynlluniau'n ceisio lleihau tagfeydd a darparu rhwydwaith gwydn, sy'n gallu gwrthsefyll digwyddiadau annisgwyl a gwahanol fathau o dywydd.
- 2.4 Er mwyn nodi'r cyfleoedd a'r risgiau sy'n cael eu hachosi gan HARPS, rydym yn amlinellu dwy weledigaeth wahanol. Mae'r weledigaeth gadarnhaol yn dangos sut y gallai HARPS helpu i gyflawni'r amcanion hyn. Mae'r weledigaeth negyddol yn edrych ar y risg y gallent wneud pethau'n waeth. Nid yw'r naill weledigaeth na'r llall yn ceisio rhagfynegi'r dyfodol. Yn lle hynny, ein nod yw cynllunio system reoleiddio sy'n cynyddu'r manteision y gall HARPS eu cynnig ac yn gwarchod rhag y risgiau.

Y WELEDIGAETH GADARNHAOL: MANTEISION POSIBL

Lleihau dibyniaeth ar berchnogaeth ceir

- 2.5 Ar hyn o bryd, mae'r DU yn ddibynnol iawn ar geir. Pan mae pobl yn dod yn berchen ar gar, maent yn tueddu i'w ddefnyddio, hyd yn oed os oes dewisiadau eraill i'w cael. Mae hyn yn rhannol yn fater o arferiad a hwylustod, ond gellir ei briodoli hefyd i gymhellion economaidd. Mae llawer o gostau perchnogaeth car yn "gostau suddedig" (er enghraifft pris prynu, yswiriant a threth car). Mae'r costau ffiniol (er enghraifft tanwydd) yn gymharol isel. Wrth benderfynu sut i wneud taith arbennig, bydd pobl yn defnyddio'u car os yw'r costau ffiniol hyn yn llai na'r manteision y bydd y car hwnnw'n eu cynnig, o'i gymharu â dewisiadau eraill megis cludiant cyhoeddus.
- 2.6 O ganlyniad, os yw pobl yn cael eu gorfodi i fod yn berchen ar gar gan nad oes dewis arall realistig ar gyfer rhai o'r teithiau y maent yn eu gwneud, byddant yn defnyddio'u ceir yn fwy cyffredinol. Gall hyn olygu costau sylweddol i'r gymdeithas gyfan, yn nhermau tagfeydd, ansawdd aer gwael a newid hinsawdd.
- 2.7 Ar hyn o bryd mae tacsis a cherbydau hurio preifat (minicabiau) yn ddewis arall yn lle ceir preifat. Er hyn, gallant fod yn ddrud, â 40% i 50% o'r costau gweithredu'n cael ei wario ar yrwyr. Nid oes angen gyrrwr cyflogedig ar gyfer clybiau ceir, ond mae'n bosibl y bydd y cerbydau'n bell i ffwrdd neu ddim ar gael lle mae eu hangen. Gallai HARPS drawsnewid y gwasanaethau hyn. Gallai cwsmeriaid alw cerbyd i'w drws, yn hawdd ac yn rhad, gan wneud gwasanaethau a rennir bron mor gyfleus â pherchnogaeth breifat.

- 2.8 Ar ôl cael eu rhyddhau o'r rheidrwydd i fod yn berchen ar gar (a'r costau suddedig sylweddol sy'n gysylltiedig â hynny), efallai y bydd pobl yn meddwl mewn ffordd wahanol am opsiynau trafndiaeth, ac yn gwneud mwy o ddefnydd o gludiant cyhoeddus a theithio llesol.
- 2.9 Â llai o ddibyniaeth ar fod yn berchennog car, gallai HARPS gynnig llawer o fanteision:
- (1) **Llai o dagfeydd:** bydd HARPS yn lleihau tagfeydd os bydd pobl yn rhannu cerbydau neu'n cael eu hannog i ddefnyddio cludiant torfol. Gallai HARPS annog "teithiau aml-ddull", lle mae defnyddwyr yn newid o un dull o deithio i un arall, sy'n fwy addas ar gyfer y rhan honno o'r daith. Gall hyn ddod yn realiti â gwybodaeth deithio sydd ar gael yn rhwydd, tocynnau taith gyfan a phrisiau drwodd (dull y cyfeirir ato'n aml fel "Symudedd fel Gwasanaeth").
 - (2) **Llai o barcio ceir:** Mae'r car cyffredin yn y DU wedi'i barcio 96% o'r adeg. Gellid gwneud defnydd llawer mwy dwys o gerbydau HARPS, gan helpu i adennill gofod sydd ar hyn o bryd yn cael ei golli i barcio. Gellid defnyddio'r gofod hwnnw mewn llawer o wahanol ffyrdd, gan gynnwys mwy o lonydd beicio a strydoedd iachach.
 - (3) **Gwasanaethau bws fforddiadwy a hyblyg:** Mae costau cyflogi gyrwyr ar hyn o bryd yn ffurfio tua 40% o gyfanswm costau rhedeg bysiau. Â llai o gostau, gellid defnyddio cymorthdaliadau cyhoeddus i ddarparu rhagor o wasanaethau. Yn ogystal, heb gostau penodedig gyrrwr, byddai'n fwy economaidd i redeg gwasanaethau bysiau llai yn amlach. Mae technoleg yn golygu bod modd newid y llwybr mewn ymateb i anghenion teithwyr, gan gyfuno pobl sy'n teithio i gyfeiriadau tebyg a'u gollwng yn nes at y drws.
 - (4) **Hygyrchedd:** Ar hyn o bryd mae pobl sydd ag anabledau'n teithio llai ac maent yn fwy dibynnol ar dacsis a cherbydau hurio preifat na gweddill y boblogaeth. Mae cost y tripiâu hyn yn faich sylweddol i bobl sydd ar incwm isel. Byddai gwasanaethau hygyrch, mwy fforddiadwy yn galluogi pobl anabl i deithio rhagor.
 - (5) **Diogelwch:** Gallai HARPS leihau nifer y bobl sy'n cael eu hanafu neu eu lladd ar ffyrdd Prydain yn sylweddol. Gallai synwryddion amrywiol, rhannu data, ymddygiad gyrru mwy diogel ac amseroedd ymateb cyflymach na phobl osgoi damweiniau sy'n cael eu hachosi ar hyn o bryd gan gamgymeriadau pobl.
 - (6) **Manteision amgylcheddol eraill:** Byddai cerbydau awtomataidd yn gallu gyrru mewn ffyrdd mwy effeithlon ac ystyriol o'r amgylchedd, a gallant arwain y cynnydd tuag at gerbydau dim allyriadau. Gallai eu dull mwy diogel o yrru hefyd wneud i bobl deimlo'n hapusach i gerdded a beicio mewn amgylchedd trefol.
 - (7) **Adennill amser:** Amcangyfrifir bod gyrrwr cyffredin yn treulio tua 236 o oriau y tu ôl i'r llyw bob blwyddyn. Gallai defnyddwyr HARPS adennill yr amser hwn a'i ddefnyddio mewn ffyrdd mwy cynhyrchiol.

Y WELEDIGAETH NEGYDDOL: RISGIAU POSIBL

- 2.10 Ar y llaw arall, mae risgiau'n gysylltiedig ag unrhyw newid mawr. Mae'r papur ymgynghori'n nodi nifer o ffyrdd y gallai HARPS danseilio amcanion trafndiaeth lleol, os nad ydynt yn cael eu rheoleiddio'n briodol.

- (1) **Pryderon yn ymwneud â diogelwch:** Gallai cerbydau awtomataidd fod yn fwy diogel na gyrwyr o gig a gwaed. Er hyn, gallai hyder y cyhoedd gael ei danseilio gan hyd yn oed ychydig o wrthdrawiadau sy'n cael llawer o sylw. Mae'n hollbwysig bod gweithredwyr yn cael eu rheoleiddio'n briodol er mwyn sicrhau diogelwch.
- (2) **Atal llif traffig:** Gallai cerbydau HARPS rewi wrth wynebu tywydd annisgwyl neu rwystrau dieithr (gan gynnwys, o bosibl, dail neu fapiau plastig). Dylai'r system reoleiddio sicrhau bod gweithredwyr yn ymateb yn gyflym drwy symud cerbydau sydd wedi stopio. Bydd angen i weithredwyr hefyd ddysgu o'r digwyddiadau hyn er mwyn sicrhau nad ydynt yn digwydd eto.
- (3) **Llai o hygyrchedd:** Mae llawer o bobl hŷn neu bobl anabl sydd ar hyn o bryd yn dibynnu ar dacsis neu gerbydau hurio preifat hefyd yn dibynnu ar eu gyrwyr i'w helpu (er enghraifft) drwy eu helpu i fynd i mewn i'r cerbyd neu fynd gyda nhw at y drws ac oddi wrth y drws. Bydd angen canfod ffyrdd o ddarparu'r presenoldeb dynol hwn neu ei efelychu.
- (4) **Tagfeydd:** Un pryder yw y bydd nifer fawr o gerbydau newydd yn cael eu rhoi ar ffyrdd trefol cyn y bydd y defnydd o geir preifat wedi'i leihau, gan achosi rhagor o dagfeydd. Bydd hyn yn waeth os bydd cerbydau'n treulio'u hamser yn gyrru o gwmpas yn wag neu'n gyrru'n bell i barcio. Mae'n bosibl y bydd angen offer rheoleiddio er mwyn rheoli tagfeydd a "chriwsio'n wag" – hynny yw, mynd o gwmpas mewn cylch yn wag heb ddim pwrpas.
- (5) **Ardaloedd gwledig:** Gallai HARPS fod yn fuddiol iawn i ardaloedd gwledig, ond mae llawer o heriau yn gysylltiedig â ffyrdd gwledig (er enghraifft llai o farciau ffyrdd; anawsterau teithio ar ffyrdd un lôn; a diffyg cysylltedd). Mae'n bosibl y bydd angen buddsoddi rhagor mewn cysylltedd cyn y gellir ymestyn manteision HARPS y tu allan i ardaloedd trefol.
- (6) **Cyflogaeth:** Mae pryder y gallai HARPS gael effaith negyddol ar swyddi. Er y gallai cerbydau awtomataidd arwain at dwf economaidd a chynnydd cyffredinol mewn cyflogaeth, mae angen trefniadau trosglwyddo teg ac mae angen ailhyfforddi'r rhai a fydd yn cael eu heffeithio fwyaf. Nid yw'r mater hwn yn rhan o'n cylch gorchwyl. Er hyn, rydym yn nodi ymrwymiadau'r Llywodraeth i ailhyfforddi ac yn annog y Llywodraeth i roi sylw manwl i'r mater hwn.

2.11 Mae'r manteision a'r risgiau posibl hyn wedi bod yn sail i'n hagwedd at reoleiddio a'r cynigion rydym yn eu gwneud yn y penodau a ganlyn.

Chapter 3: Trwyddedu gweithredwyr – un system genedlaethol

- 3.1 Ein blaenoriaeth gyntaf yw sicrhau bod HARPS yn cael eu gweithredu'n ddiogel. Rhaid i'r gyfraith felly nodi'r person neu'r sefydliad sy'n gyfrifol am ddiweddarau, yswirio a chynnal a chadw'r cerbydau a gwarchod rhag ymosodiadau seiber. Mae angen cadw traffig yn llifo hefyd. Bydd angen goruchwyllo HARPS er mwyn sicrhau nad ydynt yn stopio mewn lleoedd amhriodol a bod cerbydau sydd wedi torri'n cael eu symud. O ganlyniad, mae angen system gadarn i drwyddedu gweithredwyr.
- 3.2 Mae'r trefniadau presennol ar gyfer rheoleiddio cerbydau teithwyr yn dameidiog iawn, â systemau ar wahân ar gyfer tacsis, gwasanaethau hurio preifat⁴ a cherbydau gwasanaeth cyhoeddus. Ar un adeg roedd y categorïau hyn yn adlewyrchu gwahaniaethau marchnad go iawn rhwng tacsis, minicabiau a bysiau. Fodd bynnag, mae'r gwahaniaethau hyn eisoes yn mynd yn aneglur o ganlyniad i newid technolegol a modelau busnes newydd. Mae'n bosibl y byddant yn chwalu'n gyfan gwbl mewn amgylchedd awtomataidd.
- 3.3 Fel rydym yn trafod ym Mhennod 3, mae'r rhaniadau rheoleiddio presennol yn seiliedig ar faint, strwythur prisiau a sut mae cerbydau'n cael eu harchebu.
- (1) Mae'r gwahaniaeth rhwng tacsis a gwasanaeth hurio preifat yn dibynnu ar y cwestiwn a all cerbyd yrru o gwmpas i chwilio am fusnes ynteu a oes rhaid archebu'r cerbyd ymlaen llaw. Mae'r gwahaniaeth hwn yn cael ei erydu fwyfwy gan dechnoleg apiau ffonau symudol.
 - (2) Mae'r gwahaniaeth rhwng cerbyd hurio preifat a cherbyd gwasanaeth cyhoeddus yn dibynnu ar faint a strwythur prisiau. Mae cerbyd yn gerbyd gwasanaeth cyhoeddus os yw'n gallu cario mwy nag 8 teithiwr, neu (os yw'n cario llai o deithwyr) os yw'n codi prisiau ar wahân. Ac eto, wrth i gerbydau hurio preifat fynd yn fwy ac i fysiau fynd yn llai, mae mwy a mwy o gerbydau'n gallu cario tua 6 i 15 o deithwyr. Mae'r angen i annog rhannu teithiau hefyd yn arwain at fwy o ddefnydd o brisiau ar wahân. Yn gysylltiedig â hyn mae dull arloesol o strwythuro prisiau yn fwy cyffredinol, gan gynnwys gwasanaethau tanysgrifio.
- 3.4 Nid ydym yn credu bod y rhaniadau rheoleiddiol hyn rhwng tacsis, cerbydau hurio preifat a cherbydau gwasanaeth cyhoeddus yn addas i wasanaethau sy'n gweithredu heb yrwyr o gig a gwaed, am dri rheswm:
- (1) Gall y rhaniadau rheoleiddiol presennol fod yn fympwyol. Gallai ceisio'u gorfodi yn y dyfodol ystumio penderfyniadau ac arwain at "siopa rheoleiddiol" (caniatáu i weithredwyr ddewis y system â safonau heb fod mor llym).
 - (2) Mae'r cyfrifoldeb am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yn nwylo dros 300 o awdurdodau lleol ar wahân ledled Prydain. Mae llawer yn fach a heb lawer

⁴ Cyfeirir at y rhain fel "cerbydau hurio preifat" yng Nghymru a Lloegr ac fel "ceir hurio preifat" yn yr Alban.

o adnoddau. Mae problemau difrifol hefyd wrth orfodi safonau ar draws ffiniau awdurdodau lleol.

- (3) Mae'r systemau presennol yn rhoi pwyslais mawr ar rôl y gyrrwr. Mae hyn yn arbennig o wir yng nghyswllt rheoleiddio tacsis yng Nghymru a Lloegr, lle trwyddedir y gyrrwr a'r cerbyd yn unig. Yn wahanol i'r Alban, nid yw'n ofynnol i weithredwyr gael eu trwyddedu.

3.5 Yn hytrach, rydym yn cynnig yn amodol y dylai HARPS fod yn ddarostyngedig i un system genedlaethol newydd o drwyddedu gweithredwyr. Rydym yn gofyn i'r ymgynghoreion a ydynt yn cytuno (Cwestiwn Ymgynghori 1).⁵ Rydym hefyd yn gofyn a ddylid cael cynllun cenedlaethol o safonau diogelwch sylfaenol ar gyfer gweithredu HARPS (Cwestiwn Ymgynghori 2).⁶

⁵ Papur Ymgynghori 2 {para}.

⁶ Papur Ymgynghori 2 {para}.

Chapter 4: Trwyddedu gweithredwyr – cwmpas a chynnwys

4.1 Mae'r bennod hon yn archwilio cynllun trwyddedu newydd ar gyfer y rhai sy'n gweithredu gwasanaethau awtomatiaeth uchel i deithwyr ffyrdd (HARPS). Gall HARPS amrywio'n fawr, felly mae angen i unrhyw ddeddfwriaeth gyfuno egwyddorion sy'n seiliedig ar ganlyniadau â chanllawiau hyblyg yn nodi sut y bodlonir y canlyniadau hynny.

CWMPAS Y CYNLLUN NEWYDD

4.2 Rydym yn cynnig yn amodol y dylid ailddiffinio gweithredwr HARPS fel unrhyw fusnes sy'n cario teithwyr am dâl neu wobwr, gan ddefnyddio cerbydau awtomatiaeth uchel ar ffordd heb wasanaeth gyrrwr o gig a gwaed neu ddefnyddiwr cyfrifol. Rydym yn trafod pob agwedd ar y diffiniad hwn:

- (1) **“Busnes sy'n cario teithwyr am dâl neu wobwr”**. Dyma'r prawf presennol ar gyfer gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus. Mae wedi cael ei gymhwyso'n eang. Y cwestiwn allweddol yw: a yw'r gwasanaeth y telir amdano yn mynd y tu hwnt i ffiniau caredigrwydd cymdeithasol yn unig?
- (2) **“Cerbydau awtomatiaeth uchel”**: Gallant fod yn gyfyngedig i barth dyluniad gweithredol, ac mae'n bosibl y bydd angen rhyw fath o oruchwyliaeth o ganolfan rheoli o bell. Er hyn, ni fyddai angen i fod dynol â chyfrifoldeb cyfreithiol am ddiogelwch fod yn y cerbyd.
- (3) **“Ffordd”**: Rydym yn dilyn y diffiniad presennol yn Neddff Traffig Ffyrdd 1988 yn amodol. Yn ei hanfod, mae gan ffordd arwyneb wedi'i baratoi, ac ymylon y gellir eu gweld, a gall aelodau o'r cyhoedd ei defnyddio (fel cerddwyr neu fel gyrrwyr). Nid oes angen iddi fod yn cael ei chynnal ag arian cyhoeddus.
- (4) **“Heb yrrwr o gig a gwaed neu ddefnyddiwr cyfrifol”**: Byddai'r cynllun yn cynnwys cerbydau a all deithio'n wag neu â theithwyr yn unig. Byddai'r cerbydau hyn wedi'u hawdurdodi i weithredu heb “ddefnyddiwr cyfrifol” yn y cerbyd neu berson â llinell welediad glir â'r cerbyd.⁷

4.3 Rydym yn gofyn a yw'r ymgylgoreion yn cytuno â'r diffiniad hwn (Cwestiwn Ymgynghori 3).⁸ Rydym yn gofyn a yw'r prawf hwn o “gario teithwyr am dâl neu wobwr” yn ddigon clir (Cwestiwn Ymgynghori 4).⁹

⁷ Am drafodaeth am ddefnyddiwr cyfrifol, gweler Papur Ymgynghori 1, para 3.61, sydd ar gael yn: https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2018/11/6.5066_LC_AV-Consultation-Paper-5-November_061118_WEB-1.pdf.

⁸ Papur Ymgynghori 2 {para}.

⁹ Papur Ymgynghori 2 {para}.

ESEMPTIADAU

- 4.4 Mae deddfwriaeth cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a cherbydau hurio preifat yn cynnwys llawer o esemptiadau. Er enghraifft, mae esemptiadau penodol rhag trwyddedu cerbydau gwasanaeth cyhoeddus i grwpiau cymunedol ac ysgolion dielw nad ydynt yn cludo'r cyhoedd.
- 4.5 Ein man cychwyn yw y dylai'r cynllun arfaethedig fod yn gymwys i bob gweithredwr, oni ellir gwneud achos cryf dros esemptiad ar sail profiad ymarferol. Er hyn, rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylid cael esemptiadau i wasanaethau cymunedol neu wasanaethau eraill a fyddai fel arall yn dod o fewn cwmpas trwyddedau gweithredwyr HARPS (Cwestiwn Ymgynghori 5).¹⁰
- 4.6 Rydym hefyd yn holi ynglŷn â threialon. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai'r Ysgrifennydd Gwladol gael pwerau i esemptio treialon penodedig rhag yr angen am drwydded gweithredwr HARPS (neu i addasu darpariaethau trwydded ar gyfer treialon o'r fath) (Cwestiwn Ymgynghori 6).¹¹

GOFYNION I WEITHREDWYR

- 4.7 Dan y ddeddfwriaeth bresennol, rhaid i ymgeiswyr am drwyddedau gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus cyffredin ddangos:
- (1) bod ganddynt enw da;
 - (2) eu bod mewn sefyllfa ariannol briodol;
 - (3) bod ganddynt sefydliad effeithiol a sefydlog ym Mhrydain; a
 - (4) eu bod yn gymwys o safbwynt proffesiynol / bod ganddynt reolwr trafndiaeth addas i oruchwylio gweithrediadau.
- 4.8 Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai gofynion tebyg fod yn gymwys i weithredwyr HARPS (Cwestiwn Ymgynghori 7).¹²
- 4.9 Ar hyn o bryd, rhaid i reolwr trafndiaeth cerbydau gwasanaeth cyhoeddus gael tystysgrif cymhwysedd proffesiynol, sydd fel arfer yn golygu bod angen pasio arholiad ysgrifenedig. Ac eto, yn y dyddiau cynnar, ni fydd arholiadau yn ymwneud â sut i redeg HARPS. Gan nad oes arholiadau na phrofiad, rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn sut y dylai rheolwr trafndiaeth ddangos cymhwysedd proffesiynol wrth redeg gwasanaeth awtomataidd (Cwestiwn Ymgynghori 8).¹³

TREFNIADAU DIGONOL AR GYFER CYNNAL A CHADW

- 4.10 Bydd HARPS yn arwain at heriau newydd yn ymwneud â chynnal a chadw. Mae'n bosibl y bydd gwell systemau diagnostig mewn cerbydau yn lleihau'r angen am rai

¹⁰ Papur Ymgynghori 2 {para}.

¹¹ Papur Ymgynghori 2 {para}.

¹² Papur Ymgynghori 2 {para}.

¹³ Papur Ymgynghori 2 {para}.

archwiliadau diogelwch rheolaidd, ond bydd angen i weithredwyr sicrhau bod mapiau a meddalwedd yn cael eu diweddarau. Bydd angen iddynt hefyd gynnal seiberddiogelwch.

- 4.11 Rydym yn cynnig y dylai gweithredwyr HARPS fod yn ddarostyngedig i rwymedigaeth gyfreithiol i sicrhau bod eu cerbydau'n addas i fod ar y ffordd. Gan ddefnyddio'r iaith statudol sy'n cael ei chymhwyso i gerbydau gwasanaeth cyhoeddus, dylent hefyd ddangos "cyfleusterau neu drefniadau digonol" ar gyfer cynnal a chadw cerbydau "mewn cyflwr diogel ac addas i'r ffordd fawr". Byddai hyn yn amodol ar ganllawiau statudol, er mwyn dysgu o brofiad a rhannu'r ymarfer gorau yn y diwydiant.
- 4.12 Rydym yn gofyn i'r ymgynghoreion a ydynt yn cytuno (Cwestiynau Ymgynghori 9 ac 13).¹⁴ Rydym hefyd yn gofyn a ddylid diwygio'r ddeddfwriaeth er mwyn egluro bod gweithredwyr HARPS yn "ddefnyddwyr" at ddibenion yswiriant a throseddau yn ymwneud ag addasrwydd i fod ar y ffordd (Cwestiwn Ymgynghori 10).¹⁵

GORUCHWYLIAETH O BELL

- 4.13 Mewn ymateb i Bapur Ymgynghori 1, dywedodd datblygwyr wrthym am eu cynlluniau i oruchwylio cerbydau o bell. Eglurodd sawl un na fyddai goruchwylwyr o bell o reidrwydd yn gallu monitro neu lywio cerbydau'n uniongyrchol. Yn hytrach, gallent, er enghraifft ymateb i gais gan y cerbyd a phenderfynu ar gamau gweithredu y byddai'r cerbyd yn eu dilyn. Byddai hyn yn galw am gysylltedd a staff â hyfforddiant addas. Mewn meysydd tebyg eraill (er enghraifft canolfannau rheoli traffig awyr a rheoli rheilffyrdd) mae rheoleiddwyr wedi cyhoeddi canllawiau manwl ar oriau gweithio.
- 4.14 Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai gweithredwyr HARPS fod â dyletswydd gyfreithiol i sicrhau bod cerbydau'n cael eu goruchwylio'n ddigonol (Cwestiwn Ymgynghori 11). Yn ei ffurf fwyaf elfennol, mae hyn yn golygu y dylai gweithredwyr wybod ble mae eu cerbydau ac ymateb yn briodol i wrthdrawiadau neu gerbydau sy'n torri. Yn dilyn methiannau, bydd angen i oruchwylwyr hefyd dawelu ofnau teithwyr a phobl eraill sy'n defnyddio'r ffyrdd. Wrth i brofiad o dreialon ddod ar gael, efallai hefyd y bydd angen canllawiau ar faterion fel oriau gweithio a faint o gerbydau y gellir eu goruchwylio yr un pryd.

GOFYNION ADRODD

- 4.15 Credwn ei bod yn hanfodol bod gweithredwyr HARPS yn rhoi gwybod am ddigwyddiadau anffafriol. Rydym yn gofyn a ddylai gweithredwyr hefyd roi gwybod am filltiroedd *heb* ddigwyddiadau anffafriol, a gwybodaeth arall allweddol yn ymwneud â chyd-destun (er enghraifft y math o ffordd, y tywydd a ffactorau risg eraill) er mwyn rhoi unrhyw ystadegau am wrthdrawiadau yn eu cyd-destun (Cwestiwn Ymgynghori 12).¹⁶ Rydym yn gobeithio y gellir datblygu safonau adrodd o'r treialon sy'n cael eu cynnal ar hyn o bryd.

¹⁴ Papur Ymgynghori 2 {para}.

¹⁵ Papur Ymgynghori 2 {para}.

¹⁶ Papur Ymgynghori 2 {para}.

DIOGELU

- 4.16 Rydym yn gofyn a ddylai fod yn ddyletswydd ar weithredwyr i gymryd camau rhesymol i ddiogelu teithwyr rhag ymosodiad, difrïo neu aflonyddu (Cwestiwn Ymgynghori 11).¹⁷ Gallai hyn gynnwys archwilio cofnodion troseddol pob aelod o'r staff sydd ar ei ben ei hun gyda theithwyr yn y cerbyd, hyd yn oed os nad ydynt yn gyrru. Mae'n bosibl hefyd y bydd angen i weithredwyr fonitro ymddygiad teithwyr mewn cerbydau a rennir.

GWYBODAETH AM BRISIAU

- 4.17 Nid ydym yn bwriadu rheoleiddio prisiau ar gyfer HARPS. Yn hytrach, credwn y dylai defnyddwyr gael cyfle i gymharu prisiau cyn archebu tocynnau. Dylai gweithredwyr ddarparu gwybodaeth am brisiau, naill ai ar-lein, neu cyn cadarnhau archeb, neu mewn rhyw ffordd hygyrch arall. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai'r asiantaeth trwyddedu gweithredwyr gael pwerau i sicrhau bod hyn yn cael ei wneud (Cwestiwn Ymgynghori 14).¹⁸

PWY DDYLAI WEINYDDU'R SYSTEM?

- 4.18 Er mai mater i'r Llywodraeth yw hwn, ac nid i ni, rydym yn croesawu sylwadau ynglŷn â pha asiantaeth ddylai weinyddu'r system trwyddedu gweithredwyr HARPS (Cwestiwn Ymgynghori 15).¹⁹ Byddwn yn pasio pob barn y byddwn yn ei derbyn ymlaen i'r Adran Drafnidiaeth.

CLUDO NWYDDAU

- 4.19 Mae ein cylch gorchwyl yn gofyn i ni ganolbwyntio ar gludiant teithwyr. Er hyn, rydym yn croesawu sylwadau ynglŷn â'r graddau y gallai ein cynigion fod yn berthnasol i gludo nwyddau (Cwestiwn Ymgynghori 16).²⁰

¹⁷ Papur Ymgynghori 2 {para}.

¹⁸ Papur Ymgynghori 2 {para}.

¹⁹ Papur Ymgynghori 2 {para}.

²⁰ Papur Ymgynghori 2 {para}

Chapter 5: Cerbydau teithwyr yn unig sy'n eiddo preifat

- 5.1 Mae llawer o bobl yn edrych ymlaen i gael eu car hunan-yrru eu hunain, gan wybod y gallant ei ddefnyddio pryd bynnag y mae arnynt ei angen. Gallai'r cyfle i fod yn berchen ar gar o'r fath fod yn arbennig o fuddiol i'r rhai hynny sydd ar hyn o bryd yn methu â gyrru oherwydd anabledd ac sydd, hyd yn hyn, heb allu mwynhau'r manteision y mae pobl eraill yn eu cael wrth fod yn berchen ar gar.

PENNU FFIN RHWNG HARPS A LESIO PREIFAT

- 5.2 Nid yw'r syniad hwn o ddefnydd cyfyngedig o reidrwydd yn golygu bod angen i'r defnyddiwr fuddsoddi cyfalaf er mwyn prynu'r cerbyd yn gyfan gwbl – cam sydd â risgiau ariannol. Yn y lle cyntaf, rydym yn rhagweld y gallai defnyddwyr wneud trefniant lesio.
- 5.3 Y broblem gyntaf yw sut i wahaniaethu rhwng trefniadau rhentu, sydd i bob pwrpas yn wasanaethau teithwyr (ac y mae'n rhaid eu trwyddedu fel HARPS), a threfniadau lesio sy'n debycach i berchnogaeth breifat. Rydym yn cynnig yn amodol y dylai'r rhai sy'n darparu cerbydau "teithwyr yn unig" i'r cyhoedd gael eu trwyddedu fel gweithredwyr HARPS oni bai fod gan y sawl y mae'r cerbyd yn cael ei lesio iddo ddefnydd cyfyngedig o'r cerbyd am gyfnod cychwynnol o chwe mis o leiaf (Cwestiwn Ymgynghori 17).²¹

DYRANNU CYFRIFOLDEBAU

- 5.4 Ar hyn o bryd, mae gan yrwyr lawer o gyfrifoldebau ar wahân i'r dasg o yrru'r cerbyd. Er enghraifft, ni chaiff rhywun yrru cerbyd os nad yw'r cerbyd wedi'i yswirio ac yn addas i fod ar y ffordd. Ym Mhapur Ymgynghori 1, cynigiwyd y dylid rhoi dyletswyddau tebyg i'r defnyddiwr cyfrifol. Fodd bynnag, os nad oes defnyddiwr cyfrifol, mae'n bosibl bod bwlch yn y gyfraith.
- 5.5 Ym Mhennod 5 rydym yn ystyried pwy ddylai fod yn gyfrifol o safbwynt cyfreithiol am yswirio cerbyd teithwyr yn unig sy'n eiddo preifat; ei gadw mewn cyflwr addas i fod ar y ffordd; gosod diweddariadau hollbwysig o safbwynt diogelwch; rhoi gwybod am ddamweiniau; a symud y cerbyd os yw'n achosi rhwystr neu os yw'n cael ei adael mewn man lle mae wedi cael ei wahardd. Rydym yn cynnig yn amodol y dylid rhoi'r dyletswyddau hyn i'r sawl sy'n cadw'r cerbyd, â rhagdybiaeth statudol mai'r ceidwad cofrestredig yw'r person hwn (Cwestiynau Ymgynghori 18 ac 19).²²
- 5.6 Os yw cerbyd teithwyr yn unig yn cael ei lesio i unigolyn preifat, mae'n bosibl mai'r cwmni lesio yw'r ceidwad cofrestredig, ac mai'r cwmni felly fydd yn gyfrifol am y materion hyn. Credwn fod manteision wrth wneud y cwmni lesio'n gyfrifol am y dyletswyddau hyn, oni bai bod y cwmni'n hysbysu'r lesai bod y cyfrifoldeb wedi cael ei drosglwyddo. Rydym yn gwahodd barn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai lesydd ddim ond gallu trosglwyddo'r dyletswyddau hyn i'r lesai os yw'r dyletswyddau'n cael eu hegluro'n glir a bod y lesai'n arwyddo datganiad yn derbyn cyfrifoldeb (Cwestiwn Ymgynghori 20).²³

²¹ Papur Ymgynghori 2 {para}.

²² Papur Ymgynghori 2 {para}.

²³ Papur Ymgynghori 2 {para}.

A FYDD AR DDEFNYDDWYR ANGEN CYMORTH TECHNEGOL?

- 5.7 Nid yw'n glir eto a fydd y dechnoleg yn ddigon diogel i unigolion allu trefnu goruchwyliaeth, diweddariadau i feddalwedd a'u diogelwch hwy eu hunain. Gallai hyn fod yn dasg feichus sy'n galw am ymyriad arbenigol.
- 5.8 Un ateb fyddai gofyn i ddefnyddiwr "brynu" gwasanaethau goruchwyllo a chynnal a chadw gan ddarparwr trwyddedig. Gallai'r darparwr trwyddedig naill ai fod yn weithredwr HARPS neu fod wedi'i drwyddedu i safonau cyfwerth. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylid cael pŵer gwneud penderfyniadau i'r perwyl hwn (Cwestiwn Ymgynghori 21).²⁴

BENTHYCA CYMAR-I-GYMAR

- 5.9 Posibilrwydd arall yw y gallai defnyddiwr sy'n berchen ar gerbyd teithwyr yn unig ei roi ar wefan ar gyfer benthyca "cymar-i-gymar". Byddai hyn yn caniatáu i bobl eraill ddefnyddio'r cerbyd ar gyfer teithiau unigol neu gyfres o deithiau.
- 5.10 Credwn y dylai ac y byddai'r gwasanaethau cymar-i-gymar hyn, pe codid tâl amdanynt, yn cael eu diffinio fel HARPS. O ganlyniad, byddai angen i'r rhai sy'n eu rhedeg gael trwydded gweithredwr HARPS. Er hyn, rydym yn croesawu unrhyw farn ynglŷn â'r mater hwn (Cwestiwn Ymgynghori 22).²⁵

AMDDIFFYN DEFNYDDWYR RHAG COSTAU RHEOLAIDD ANNISGWYL O UCHEL

- 5.11 Gallai defnyddwyr sy'n talu pris prynu sylweddol am gerbyd teithwyr yn unig yn dilyn hyn wynebu costau rheolaidd sylweddol am ddiweddariadau, a gwaith atgyweirio a gwasanaethu. I ddechrau o leiaf, mae'n bosibl y bydd y costau hyn yn anodd i'w rhagweld. Ar ben hyn, mae'n bosibl na fyddant yn agored i bwysau cystadleuaeth.
- 5.12 Ar hyn o bryd, mae Rheoliad gan yr UE yn ei gwneud yn ofynnol i weithgynhyrchwyr cerbydau ddarparu gwybodaeth i weithgynhyrchwyr rhannau ac atgyweirwyr annibynnol, er mwyn creu "ôl-farchnad" gystadleuol ym maes atgyweirio a gwasanaethu.²⁶ Er hyn, gallai'r dull hwn fod yn anodd i'w gynnal o ystyried pryderon ynglŷn â seiberddiogelwch ac eiddo deallusol. O ganlyniad, mae'n bosibl y bydd angen i ddefnyddwyr ddychwelyd at y gweithgynhyrchwr gwreiddiol i gael darnau ac ar gyfer gwasanaethu cerbydau. Gallai problemau godi hefyd os bydd y gweithgynhyrchwr yn mynd yn fethdalwr ac os na fydd y meddalwedd yn cael eu diweddarau. Mae angen i ddefnyddwyr gael gwybodaeth glir ynglŷn â chostau rheolaidd cyn gwneud penderfyniad i brynu. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai fod yn ddyletswydd ar ein hasiantaeth sicrhau diogelwch arfaethedig i fonitro'r mater hwn (Cwestiwn Ymgynghori 23).²⁷

²⁴ Papur Ymgynghori 2 {para}.

²⁵ Papur Ymgynghori 2 {para}.

²⁶ Rheoliad (CE) Rhif 715/2007 o Senedd Ewrop a'r Cyngor Ewropeaidd dyddiedig 20 Mehefin 2007 ar fynediad at wybodaeth am atgyweirio a chynnal a chadw cerbydau OJ L 171 dyddiedig 29.6.2007.

²⁷ Papur Ymgynghori 2 {para}.

Chapter 6: Hygyrchedd

BETH RYDYM EISIAU EI GYFLAWNI

6.1 Bydd system drafnidiaeth sy'n gweithio'n well i bobl anabl a phobl hŷn yn gweithio'n well i bawb. Gallai cyflwyno Gwasanaethau Awtomatiaeth Uchel i Deithwyr Ffyrdd (HARPS) helpu i sicrhau bod pobl anabl a phobl hŷn yn cael yr un mynediad at drafnidiaeth â phawb arall. Wrth i HARPS newydd gael eu datblygu, eu dylunio a'u cyflwyno, mae'n hollbwysig bod ystyriaeth yn cael ei rhoi o'r cychwyn i amddiffyn pobl anabl a phobl hŷn ac ystyried eu buddiannau. Gall ôl-osod nodweddion hygyrchedd gymryd amser a bod yn gostus. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn sut y gall system reoleiddio hybu hygyrchedd y dull newydd hwn o deithio yn y ffordd orau. Yn fwyaf arbennig, rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r prif fanteision a phryderon y dylai system reoleiddio roi sylw iddynt (Cwestiwn Ymgynghori 24).²⁸

DIFFINIAD ALLWEDDOL

6.2 Mae'r diffiniad cyfreithiol o anabledd i'w weld yn Neddf Cydraddoldeb 2010: nam corfforol neu feddyliol sy'n cael effaith andwyol sylweddol a hirdymor (yn para am fwy na 12 mis) ar weithgareddau unigolyn o ddydd i ddydd. Gall ystod eang o namau effeithio ar symudedd, gan gynnwys namau meddyliol. Ni fyddai rheoliadau yn ymwneud â hygyrchedd, sy'n benodol i'r mathau presennol o drafnidiaeth ffordd, yn gymwys yn awtomatig i HARPS. Bydd angen i unrhyw system newydd fod yn hyblyg fel bod modd ei diweddarau a'i hailwerthuso'n effeithlon.

RHWYMEDIGAETHAU CREIDDIOL DAN DDEDDFWRIAETH CYDRADDOLDEB

6.3 Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn nodi na ddylai darparwyr gwasanaethau wahaniaethu, aflonyddu nac erlid neb wrth ddarparu gwasanaeth, ac mae'n cyflwyno dyletswydd i wneud addasiadau rhesymol ar gyfer pobl sydd ag anabledau. Rhaid i ddarparwyr gwasanaeth beidio â gwahaniaethu yn erbyn pobl anabl drwy wrthod eu cludo. Mae ystod y gwasanaethau sy'n cael eu cynnwys yn eang iawn ac nid yw'n gwneud unrhyw wahaniaeth a yw'r gwasanaeth yn cael ei ddarparu gan gorff preifat, gwirfoddol neu gyhoeddus, nac ychwaith a godir tâl ai peidio. Er hyn, nid yw'r dyletswyddau hyn yn gymwys i drafnidiaeth ar dir os nad yw'r dull o deithio wedi'i gynnwys yn y rhestrau statudol perthnasol. Mae'r rhestr yn cynnwys cerbydau gwasanaeth cyhoeddus, tacsis, gwasanaethau hurio preifat a cherbydau hurio. Byddai angen diwygio'r rhestr statudol i gynnwys cerbydau HARPS.

6.4 Mae Rhan 3 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010 yn seiliedig ar ganlyniadau, ac rydym yn awgrymu y gallai fod yn gymwys i bob pwrpas hyd yn oed os nad oes gyrrwr o gig a gwaed. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a fyddai ei hystyried i fod yn gymwys i HARPS yn gam cadarnhaol, ynteu a fyddai'n arwain at ganlyniadau anfwriadol (Cwestiwn Ymgynghori 25).²⁹

²⁸ Papur Ymgynghori 2 {para}.

²⁹ Papur Ymgynghori 2 {para}.

- 6.5 Ni all darparwyr gwasanaeth tacsï a cherbydau hurio preifat wrthod cludo cŵn cymorth ac ni chânt godi tâl ychwanegol am wneud hynny. Rhaid i dacsï a cherbydau hurio preifat “dynodedig” gludo defnyddwyr cadair olwyn ac ni chaniateir iddynt godi mwy o dâl ar ddefnyddwyr cadair olwyn nag ar bobl eraill. Mae tacsï neu gerbyd hurio preifat yn “ddynodedig” os yw’n ymddangos ar restr sy’n cael ei chynnal gan ei awdurdod trwyddedu.
- 6.6 Mae dyletswydd cydraddoldeb y sector cyhoeddus yn nodi ei bod yn ofynnol i gyrrf cyhoeddus (gan gynnwys er enghraifft awdurdodau trafndiaeth lleol ac asiantaethau sy’n gyfrifol am drwyddedu HARPS) roi sylw dyledus i’r angen i ddileu gwahaniaethu a chael gwared ar anfanteision a wynebir gan bobl anabl.

CYDLUNIO A DIOGELWCH DEFNYDDWYR FFYRDD SY’N AGORED I NIWED

- 6.7 Rydym yn cyfeirio at gydlunio fel dull o ddylunio lle mae pobl hÿn a phobl anabl, sy’n cynrychioli ystod amrywiol o namau, yn cydweithio ochr yn ochr â dylunwyr, gweithredwyr a rheoleiddwyr er mwyn sicrhau bod cerbydau a gwasanaethau yn hygyrch o’r cychwyn. Gall hyn helpu i sicrhau nad yw rhwystrau sy’n atal symudedd yn codi yn y lle cyntaf. Mae papur polisi’r Adran Drafndiaeth, *Future of Mobility: Urban Strategy*, yn nodi bod risg y bydd “rhannau o’r gymdeithas a allai gael y budd mwyaf yn cael eu ‘cynllunio allan’ yn ddamweiniol” os na fydd cydlunio’n digwydd.
- 6.8 Mae gan gydlunio swyddogaeth ddiogelwch hollbwysig hefyd. Dylai setiau data a ddefnyddir i hyfforddi sut y dylai cerbydau awtomataidd ymddwyn gynnwys gwybodaeth am ystod eang o namau sy’n effeithio ar bobl. Bydd yn bwysig monitro sut mae cerbydau’n perfformio yng nghyd-destun pobl anabl a phobl hÿn sy’n defnyddio ffyrdd. Rhoddwyd sylw i’r agweddau diogelwch hollbwysig hyn yn y papur ymgynghori cyntaf.³⁰

CANLYNIADAU HYGyrCHEDD PENODOL A’R DULL TAITH GYFAN

- 6.9 Gall HARPS gynnwys categorï eang iawn o wasanaethau ac rydym yn ystyried yn amodol na fyddai dull “un ateb sy’n addas i bawb” yn briodol. Mae gwasanaethau cludiant torfol cyrraedd-a-mynd ar lwybrau wedi’u diffinio, er enghraifft, yn galw am ddull gwahanol yng nghyswllt hygyrchedd o’i gymharu â gwasanaeth trafndiaeth personol sy’n cael ei archebu ymlaen llaw.
- 6.10 Rydym wedi defnyddio’r dull taith gyfan (ystyried trip o’r man gadael i’r gyrchfan) i’n helpu i nodi canlyniadau hygyrchedd penodol ar gyfer HARPS. Bwriedir y rhain fel fframwaith ymarferol i asesu hygyrchedd HARPS. Maent yn ceisio amlygu materion newydd posibl sy’n codi oherwydd nad oes gyrrwr o gig a gwaed. Nid ydynt wedi’u bwriadu fel gofynion i bob HARPS eu bodloni, ond yn hytrach fel meini prawf i helpu i werthuso pa mor hygyrch yw HARPS. Gellir hybu’r canlyniadau hygyrchedd hyn drwy ganllawiau ymarfer da, rheoliadau neu statud er enghraifft.
- 6.11 Yn y papur ymgynghori llawn rydym yn rhoi ystyriaeth fanwl i 12 canlyniad hygyrchedd, gan ddadansoddi hefyd sut y mae’r rhain yn cael eu rheoleiddio mewn mathau o drafndiaeth ffordd sy’n bodoli’n barod, gan ganolbwyntio ar ddeddfwriaeth cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a hurio preifat. Rydym wedi rhannu’r canlyniadau hyn i dri categorï. Mae gyrrwyr yn chwarae rôl hollbwysig wrth helpu i ddarparu trafndiaeth ddiogel a hygyrch. Rydym yn gofyn am farn ynglÿn â’r cwestiwn sut y gall rheoleiddio

³⁰ Papur Ymgynghori 1, Penodau 4, 5 a 9.

helpu i sicrhau bod y canlyniadau hygyrchedd hyn yn dal i gael eu darparu i bobl hŷn a phobl anabl mewn gwasanaethau teithwyr sydd heb yrrwr (Cwestiwn Ymgynghori 26).³¹

Cyn ac ar ôl teithio yn y cerbyd

- 6.12 Yn gyntaf, rydym yn ystyried y canlyniadau sy'n berthnasol i'r cyfnod cyn ac ar ôl teithio yn y cerbyd, er enghraifft hygyrchedd y broses archebu a'r dulliau o fynd i mewn ac allan o gerbydau. Ar hyn o bryd mae gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn rhoi cymorth gwerthfawr yn y meysydd hyn. Rydym yn trafod hygyrchedd i ddefnyddwyr cadair olwyn.

Yn ystod y daith

- 6.13 Yn ail, rydym yn trafod canlyniadau sy'n berthnasol yn ystod y daith, er enghraifft sicrhau bod teithwyr yn ddiogel ac yn rhesymol gyfforddus yn ystod y daith a bod darpariaeth addas ar gyfer defnyddwyr cadair olwyn a seddi blaenoriaeth. Er enghraifft, mae gan fysiau â chapasiti ar gyfer mwy na 22 o deithwyr reoliadau llym yn ymwneud â darparu lleoedd i gadeiriau olwyn a seddi blaenoriaeth ar y llawr gwaelod. Rydym hefyd yn ystyried pwysigrwydd darparu gwasanaeth dibynadwy a chefnogaeth os bydd rhywbeth yn amharu ar y daith. Rydym yn nodi bod angen darparu gwybodaeth hygyrch i deithwyr yn ystod y daith a sicrhau bod gan bobl anabl ffordd o gyfathrebu â staff trafndiaeth. Mae gan gyrff rheoleiddio gyfrifoldeb i sicrhau bod digon o opsiynau ar wahân i wasanaethau digidol er mwyn atal allgáu digidol.

Canlyniadau sy'n berthnasol i bob agwedd ar daith

- 6.14 Yn drydydd, rydym yn ystyried canlyniadau sy'n berthnasol i bob agwedd ar daith, er enghraifft hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd i staff trafndiaeth, yn ogystal â rhinweddau hyfforddiant teithio a chymorth i ddefnyddwyr anabl. Mae'n bosibl y bydd HARPS heb yrrwr neu staff o gig a gwaed ynddynt yn galw am reoliadau ychwanegol i helpu i leihau'r risg o fwlio ac ymddygiad gwrthgymdeithasol wedi'i gyfeirio at deithwyr anabl. Rydym yn nodi'r hawl i deithio â chi cymorth. Yn dilyn hyn rydym yn ystyried darpariaeth addas ar gyfer gofalwyr sy'n teithio gyda defnyddwyr anabl. Mae hyn yn bwysig iawn i HARPS oherwydd y posibilrwydd na fydd staff trafndiaeth yn bresennol yn ystod y daith gyfan.

DATBLYGU SAFONAU HYGyrCHEDD SYLFAENOL CENEDLAETHOL AR GYFER HARPS

- 6.15 Wrth i'r dechnoleg a modelau busnes aeddfedu, gall fod yn fuddiol os yw agweddau amrywiol ar deithiau'n cael eu safoni. Er enghraifft, os yw cynllun y cerbydau yr un fath, gall hyn roi hyder i berson dall o wybod y bydd yn gallu defnyddio'r cerbyd gan ei fod wedi defnyddio cerbydau tebyg o'r blaen. Gall gwybod beth i'w ddisgwyl helpu i wneud y daith yn haws i'w rheoli i deithiwr pryderus. Wrth gwrs, ni ddylai safoni atal arloesi yn ddiangen. Drwy arbrofi â chynlluniau newydd, gallai datblygwyr feddwl am atebion sy'n fwy hwylus i deithwyr anabl. Mae angen cael cydbwysedd rhwng sicrhau rhywfaint o gysondeb a rhoi cynnig ar atebion newydd. Un ffordd bosibl o symud ymlaen fyddai datblygu canllawiau, gan gynnwys cynlluniau safonol, a allai ymhen amser gael eu cynnwys mewn rheoliadau. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylid cael

³¹ Papur Ymgynghori 2 {para}.

safonau hygrychedd sylfaenol cenedlaethol ar gyfer HARPS a beth ddylai gael ei gynnwys mewn safonau o'r fath (Cwestiwn Ymgynghori 27).³²

MECANWEITHIAU GORFODI A DOLENNI ADBORTH

- 6.16 Mae cael cosbau effeithiol am dorri Deddf Cydraddoldeb 2010 yn agwedd bwysig ar hybu cydymffurfiad. Rydym yn gofyn i ymgynghoreion a ellid gwneud cydymffurfio â'r Ddeddf yn un o amodau trwydded gweithredwr HARPS. Byddai hynny'n golygu y gallai peidio â gwneud addasiadau rhesymol neu gydymffurfio â rheoliadau hygrychedd perthnasol a wnaethpwyd dan y Ddeddf arwain at y posibilrwydd o atal trwydded dros dro neu golli trwydded. Gallai hyn fod yn ffordd fwy uniongyrchol ac effeithiol o wneud iawn nag achos llys, sy'n gallu bod yn gostus a chymryd llawer o amser.
- 6.17 Gall mecanweithiau amser real ac effeithiol ar gyfer adborth gan gwsmeriaid helpu gweithredwyr i nodi beth y mae angen ei wneud er mwyn gwneud eu gwasanaeth yn fwy cynhwysol. Mae hefyd yn anodd cynnwys barn pobl nad ydynt yn teithio o gwbl oherwydd bod teithio mor anodd. O ganlyniad, dylid gofyn am adborth gan bawb, nid pobl anabl yn unig, a mynd mor eang ag sy'n bosibl. Yn ogystal, mae angen mecanwaith er mwyn sicrhau bod gweithredwyr yn derbyn yr adborth ac yn gweithredu arno. Rhaid i deithwyr hefyd fod yn ymwybodol o'u hawliau. Rydym hefyd yn gofyn am farn ynglŷn â'r broses orau o sicrhau bod cwynion yn erbyn gweithredwyr HARPS yn cael eu trin yn y ffordd fwyaf effeithiol.

Gofynion adrodd am ddata

- 6.18 Mae prinder data am ddefnydd pobl anabl o'r dulliau teithio presennol wedi amharu ar y gallu i nodi problemau a monitro perfformiad. Gall dyletswydd ar weithredwyr HARPS i gasglu data a all helpu i asesu profiadau pawb, gan gynnwys pobl hŷn a phobl anabl mewn HARPS, fod yn elfen bwysig er mwyn sicrhau gwell canlyniadau i bawb. Rydym yn gofyn am farn (Cwestiwn Ymgynghori 28).³³

³² Papur Ymgynghori 2 {para}.

³³ Papur Ymgynghori 2 {para}.

Chapter 7: Offer rheoleiddio i reoli tagfeydd a chriwsio

- 7.1 Un pryder yw y bydd llawer o gerbydau newydd yn cael eu rhoi ar y ffordd ar ôl i gerbydau “teithwyr yn unig” gael cymeradwyaeth reoleiddiol, gan achosi mwy o dagfeydd a llygredd. Os yw cost gyrru yn llai na chost parcio, mae perygl y bydd HARPS yn “criwsio” – hynny yw, mynd o gwmpas mewn cylch yn wag am ddim rheswm heblaw i aros am yr archeb nesaf. Mae Transport for London wedi nodi pa mor bwysig yw cael offer rheoleiddio i fynd i'r afael â'r mater hwn.³⁴
- 7.2 Ym Mhennod 7, rydym yn ystyried yr offer sydd ar gael i awdurdodau trafndiaeth lleol er mwyn lleihau tagfeydd a cheisio cael pobl i beidio â chriwsio'n wag.

GORCHMYNION RHEOLEIDDIO TRAFFIG

- 7.3 Dan Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984, mae gan awdurdodau priffyrdd lleol bwerau eang i wneud gorchmynion rheoleiddio traffig. Rydym yn rhagweld, wrth i awtomatiaeth gynyddu, y bydd awdurdodau traffig yn defnyddio'r pwerau hyn i wneud llawer o benderfyniadau ynglŷn â sut y mae HARPS yn cylchredeg yn eu hardaloedd. Yn eu ffurf fwyaf elfennol, bydd gorchmynion rheoli traffig yn rheoleiddio ble gall HARPS stopio i godi a gollwng teithwyr ac a allant ddefnyddio lonydd bysiau. Gellid defnyddio gorchmynion rheoli traffig hefyd i atal HARPS rhag defnyddio ffordd arbennig neu (ar y llaw arall) i neilltuo ffordd i HARPS yn unig.
- 7.4 Mynegwyd pryder bod y weithdrefn ar gyfer creu gorchmynion rheoleiddio traffig yn drafferthus, yn gostus ac yn hen-ffasiwn. Problem arall yw nad yw gorchmynion rheoleiddio traffig yn cael eu gwneud mewn fformat digidol safonol. Yn dilyn gwaith i greu gorchmynion rheoleiddio traffig digidol, lansiodd yr Adran Drafndiaeth adolygiad o ddeddfwriaeth sy'n gysylltiedig â gorchmynion rheoleiddio traffig.³⁵
- 7.5 Rydym wedi ystyried y cynlluniau hyn, ac nid ydym yn bwriadu cynnal adolygiad llawn o orchmynion rheoleiddio traffig fel rhan o'n prosiect ein hunain. Er hyn, rydym yn croesawu barn ynglŷn â'r cwestiwn a oes angen unrhyw newidiadau penodol i'r gyfraith ar orchmynion rheoleiddio traffig i ymateb i heriau HARPS (Cwestiwn Ymgynghori 29). Byddwn yn pasio pob barn ymlaen i'r Adran Drafndiaeth.

TALIADAU PARCIO

- 7.6 Un ateb i broblem criwsio gwag yw sicrhau bod y tâl parcio a godir ar HARPS yn llai na'r tâl am ddefnyddio'r ffordd. O ganlyniad, rydym yn ystyried pwerau awdurdodau traffig i bennu taliadau parcio llai ar gyfer HARPS, o gymharu â dosbarthiadau eraill o gerbydau.
- 7.7 Mae hwn yn fater dadleuol. Yn draddodiadol, mae preswylwyr wedi bod yn talu llai – llawer llai yn aml – na'r rhai sy'n talu am barcio dros dro ar y stryd. Yn ychwanegol at

³⁴ TfL, Connected and autonomous vehicle statement (2019), para 17.

³⁵ Yr Adran Drafndiaeth, *Traffic Regulation Orders and Associated Data: Policy Alpha*, yn <https://www.digitalmarketplace.service.gov.uk/digital-outcomes-and-specialists/opportunities/9826>

hyn, mae ymdrechion i orfodi neu gynyddu taliadau parcio i breswylwyr wedi arwain at ymglyfreitha. Mae'r gyfraith yn nodi bod angen i awdurdodau lleol ddefnyddio'u pwerau i bennu taliadau at y dibenion a bennwyd mewn deddfwriaeth yn unig. Y dibenion a nodir yn y ddeddf yw *"to secure the expeditious, convenient and safe movement of vehicular and other traffic (including pedestrians) and the provision of suitable and adequate parking facilities"*.³⁶

- 7.8 Rydym yn croesawu barn ynglŷn â rhwystrau posibl sy'n golygu ei bod yn anodd addasu'r ddarpariaeth barcio bresennol er mwyn ymdrin â chyflwyno HARPS (Cwestiwn Ymgynghori 30).³⁷ Yn fwyaf arbennig, a ddylai'r deddfwriaeth roi hawl benodol i ystyried ystod ehangach o faterion wrth bennu taliadau parcio ar gyfer HARPS?

PRISIAU FFYRDD

- 7.9 Mae gan awdurdodau lleol eisoes bwerau statudol i sefydlu taliadau ffyrdd. Fodd bynnag, ar wahân i dâl tagfeydd Llundain, ychydig o ddefnydd sydd wedi'i wneud o'r pwerau hyn.
- 7.10 Mae cryn dipyn o ddatlau ynglŷn â manteision taliadau ffyrdd. Daeth adolygiad o lenyddiaeth i'r casgliad bod taliadau ffyrdd, os ydynt yn cael eu gweithredu'n dda, yn fesur effeithiol. Maent yn symud traffig i gyfnodau tawel, maent yn lleihau tagfeydd ac maent yn gymharol rad i'w gweithredu, o gymharu â'u heffaith gymdeithasol. Ar y llaw arall, mae taliadau ffyrdd yn aml wedi bod yn ddatleuol. Yn fwyaf arbennig, cafodd cynlluniau i gyflwyno taliadau o'r fath yng Nghaeredin a Manceinion Fwyaf eu trechu'n llwyr mewn refferenda lleol.
- 7.11 Ar ôl i HARPS ddod yn gyffredin, mae'n bosibl y byddai awdurdodau lleol yn dymuno ystyried cyflwyno cynlluniau prisiau ffyrdd yn benodol ar gyfer HARPS. Gallai hyn reoli tagfeydd sy'n cael eu hachosi gan HARPS yng nghanol trefi ar adegau prysur, yn enwedig lle mae HARPS eisoes yn teithio'n wag neu ag un teithiwr. Mae'n bosibl y byddai awdurdodau lleol yn dymuno defnyddio cydbwysedd priodol rhwng prisiau ffyrdd a thaliadau parcio er mwyn sicrhau defnydd llwyddiannus o HARPS. Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn beth fyddai cydbwysedd priodol (Cwestiwn Ymgynghori 31).³⁸
- 7.12 Mae gan gynllun prisiau ffyrdd ar gyfer HARPS yn unig fanteision o'i gymharu â chynlluniau cyffredinol. Mae technoleg awtomataidd yn galluogi dull mwy hyblyg o brisiau ffyrdd, am lai o gost. Rydym yn rhagweld y byddai HARPS yn talu pris am bob milltir a deithiwyd, â'r posibilrwydd o gyfraddau milltiroedd gwahanol gan ddibynnu ar y ffyrdd, nifer y teithwyr a'r amser o'r dydd. Mae posibilrwydd hefyd o brisiau dynamig, lle mae taliadau'n amrywio gan ddibynnu ar lefel y tagfeydd ar adeg benodol. Efallai hefyd y byddai cynllun HARPS yn unig yn fwy derbyniol i'r cyhoedd gan y bydd llai o deimlad o dalu mwy am wasanaeth sy'n bodoli'n barod. Mae'n bwysig, fodd bynnag, nad yw taliadau mor uchel fel eu bod yn gwneud HARPS yn anghystadleuol.

³⁶ Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984, adran 122(1).

³⁷ Papur Ymgynghori 2 {para}.

³⁸ Papur Ymgynghori 2 {para}.

Cynllun statudol newydd?

- 7.13 Byddai'n bosibl cyflwyno prisiau ffyrdd ar gyfer HARPS dan y ddeddfwriaeth bresennol. Ar y llaw arall, gwelwn fanteision cynllun statudol newydd. Gallai cynllun newydd gadw costau gweinyddol yn isel drwy gyflwyno safonau a gweithdrefnau cenedlaethol. Gallai hefyd olygu bod modd defnyddio'r arian a godid mewn mwy o wahanol ffyrdd, gan gynnwys gwneud iawn am golli incwm parcio.
- 7.14 Rydym yn gofyn a ddylai awdurdodau trafniadaeth gael pwerau newydd i sefydlu cynlluniau prisiau ffyrdd yn benodol ar gyfer HARPS (Cwestiwn Ymgynghori 32).³⁹ Os hynny, rydym yn croesawu barn ynglŷn â'r weithdrefn ar gyfer sefydlu cynllun, y dibenion a fyddai'n cael eu caniatáu a sut y gellid defnyddio'r arian a godid.

DULL GRADDOL O GYFLWYNO

- 7.15 Un o'r ofnau yw y bydd y datblygwyr cyntaf i gael eu cymeradwyo dan y cynllun sicrhau diogelwch yn rhoi nifer fawr o gerbydau ar y strydoedd, er mwyn cael mwy o fantais gystadleuol dros gyflenwyr dilynol. Os byddant yn cael eu cyflwyno'n rhy sydyn, gallai'r cerbydau hyn ychwanegu at y tagfeydd a'r llygredd, a gallent gyflwyno pryderon na chawsant eu rhagweld ynglŷn â diogelwch.
- 7.16 Rydym yn gweld manteision dull graddol o gyflwyno cerbydau awtomataidd, gan ddechrau â nifer fach o gerbydau a chynyddu'r niferoedd yn raddol er mwyn sicrhau eu bod mor ddiogel ag sy'n bosibl a rheoli risg. Rydym yn cynnig yn amodol y dylai'r asiantaeth sy'n gyfrifol am drwyddedu gweithredwyr gael pwerau hyblyg i gyfyngu ar nifer y cerbydau y gall unrhyw weithredwr penodol eu defnyddio o fewn ardal benodol yn y blynyddoedd cyntaf (Cwestiwn Ymgynghori 33).⁴⁰

CYFYNGIADAU NIFEROEDD

- 7.17 Offeryn rheoleiddio posibl arall yw rhoi cap ar nifer y cerbydau sy'n cael eu trwyddedu ar gyfer eu hurio. Yn wahanol i'r dull graddol o gyflwyno a drafodwyd uchod, byddai hyn yn cyfyngu ar gyfanswm y cerbydau sydd ar gael i'r holl weithredwyr ar ôl cyflwyno'r cynllun yn llawn.
- 7.18 Yng Nghymru a Lloegr (y tu allan i Lundain) mae gan awdurdodau trwyddedu bŵer i gyfyngu ar nifer y trwyddedau cerbydau tacsï a roddir yn eu hardal. Er hyn, nid oes ganddynt bwerau i gyfyngu ar gerbydau hurio preifat. Yn yr Alban, gall awdurdodau lleol roi cyfyngiadau ar nifer y tacsï ac ar nifer y cerbydau hurio preifat. Ym mis Ebrill 2019, Cyngor Dinas Glasgow oedd yr awdurdod trwyddedu cyntaf yn y DU i gyfyngu ar nifer y trwyddedau ceir hurio preifat a roddid yn ei ardal.
- 7.19 Mae cyfyngiadau niferoedd yn bwnc dadleuol iawn. Mae'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd yn dadlau yn erbyn cyfyngiadau niferoedd fel a ganlyn:

Gall cyfyngiadau niferoedd achosi niwed i deithwyr drwy leihau nifer y cerbydau sydd ar gael, cynyddu amseroedd aros, lleihau'r siawns o bwysau cystadleuol sy'n gostwng prisiau, a lleihau'r dewis. Gallant hefyd olygu mwy o risg i

³⁹ Papur Ymgynghori 2 {para}

⁴⁰ Papur Ymgynghori 2 {para}}

ddiogelwch teithwyr os ydynt yn annog defnyddio gyrwyr a cherbydau anghyfreithlon, heb eu trwyddedu.⁴¹

- 7.20 Er hyn, mae llawer sy'n ymwneud â'r diwydiant tacsis o blaid cyfyngiadau niferoedd, ac mae nifer o gynghorau a oedd wedi dileu cyfyngiadau wedi'u hailgyflwyno yn ddiweddarach. Yn 2014, dywedodd Comisiwn y Gyfraith fod y dystiolaeth ynglŷn â beth sy'n digwydd pan fydd cyfyngiadau'n cael eu dileu yn gymysg ac yn gallu bod yn anodd i'w rhagweld.⁴²
- 7.21 Ni fyddem o blaid senario lle mae nifer fawr o HARPS yn cael eu rhoi ar y ffordd, yn peri pryder ac yna'n cynhyrchu "polisi gorddarpariaeth" sy'n capio niferoedd. Gallai hyn atal cystadleuaeth ac amddifadu'r cyhoedd o fanteision arloesedd. Byddai cap mympwyol yn amddiffyn y darparwyr presennol ac yn atal cystadleuwyr rhag ymuno â'r farchnad, hyd yn oed pe bai'r cwmnïau dilynol yn gallu cynnig gwell gwasanaeth. Byddai hefyd yn anodd penderfynu ynglŷn â lefel y cap gan y bydd pobl yn gyndyn i roi'r gorau i ddefnyddio eu ceir preifat nes bydd y gwasanaeth newydd ar gael yn llawn.
- 7.22 Er ein bod yn cydymdeimlo â'r awdurdodau dinesig niferus sy'n ceisio mynd i'r afael â phroblemau tagfeydd, llygredd a newid hinsawdd, credwn y gellid rhoi sylw i'r materion hyn yn well drwy ddull ataliol, hynny yw drwy reoli traffig a threfniadau prisiau ffyrdd, ac nid trwy gyfyngiadau niferoedd cyffredinol. Rydym yn gofyn i'r ymgynghoreion a ydynt yn cytuno (Cwestiwn Ymgynghori 34).⁴³

⁴¹ Competition and Markets Authority, Guidance: *Regulation of taxi and private hire vehicles: understanding the impact on competition* (12 Gorffennaf 2017), <https://www.gov.uk/government/publications/private-hire-and-hackney-carriage-licensing-open-letter-to-local-authorities/regulation-of-taxis-and-private-hire-vehicles-understanding-the-impact-on-competition>.

⁴² Comisiwn y Gyfraith, Taxi and Private Hire Services (Law Com No 347), paragraffau 11.16 i 11.64.

⁴³ Papur Ymgynghori 2 {para}.

Chapter 8: Integreiddio HARPS â chlodiant cyhoeddus

- 8.1 Egwyddor 4 o bapur polisi'r Llywodraeth, *Future of Mobility: Urban Strategy*, yw bod yn "rhaid i gludiant torfol barhau i fod yn elfen sylfaenol o system drafnidiaeth effeithlon".⁴⁴ Gallai HARPS gyfrannu tuag at gludiant torfol mewn dwy ffordd. Yn gyntaf, gallent ffurfio rhan o wasanaethau bysiau lleol. Yn ail, gallai cerbydau llai fod yn rhan o gyfuniad cyffredinol o ddulliau teithio sy'n annog defnydd o gludiant torfol.

HARPS FEL GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL

Y system bresennol o reoleiddio bysiau

- 8.2 Mae system reoleiddio Prydain yn gymhleth; mae'n cynnwys elfennau sy'n cael eu rheoleiddio ac elfennau sydd wedi'u dadreoleiddio. Ym Mhennod 8 rydym yn cyflwyno hanes byr i egluro sut y cododd y cymhlethdod hwn, ac yna'n amlinellu'r system bresennol.
- 8.3 Y rhaniad mwyaf yw'r rhaniad rhwng Llundain a gweddill Prydain. Y tu allan i Lundain, mae'r system wedi'i dadreoleiddio. Gweithredwyr preifat sy'n penderfynu pa wasanaethau i'w rhedeg, pryd i'w rhedeg a faint i'w godi. Rhaid i'r gwasanaethau hyn wedyn gael eu cofrestru gyda'r Comisiynwyr Traffig, sydd â phwerau i orfodi safonau prydlondeb, a sicrhau bod gweithredwyr yn cyflawni eu haddewidion.
- 8.4 Ar y llaw arall, mae gan Lundain "system fasnachfrait". Mae Transport for London yn nodi llwybrau, prisiau a lefelau gwasanaeth. Yna mae'r gwasanaethau'n cael eu rhoi ar gontract i gwmnïau preifat drwy system dendro. I redeg gwasanaeth bysiau yn Llundain, rhaid i'r gweithredwr ffitio i un o ddau gategori. Rhaid iddo naill ai fod yn rhan o'r rhwydwaith masnachfrait bysiau (drwy ddal "Cytundeb Gwasanaeth Lleol Llundain") neu wneud cais am "Drwydded Gwasanaeth Llundain" i redeg gwasanaeth amgen.
- 8.5 Mae Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017 yn caniatáu i awdurdodau trafndiaeth eraill sefydlu cynlluniau masnachfrait tebyg. Ar adeg ysgrifennu hyn, nid oes cynllun masnachfrait arall yn bodoli, ond mae Transport for Greater Manchester yn ystyried yr opsiwn hwn.
- 8.6 Mae Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017 hefyd yn darparu ar gyfer partneriaethau rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau. Yn gyffredinol, gall awdurdodau lleol sy'n darparu cyfleusterau i weithredwyr bysiau ofyn i weithredwyr fodloni safonau gwasanaeth. Yn ychwanegol at hyn, mae pwerau statudol sy'n galluogi awdurdodau lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau gymryd rhan mewn cynlluniau tocynnau ar y cyd.

⁴⁴ Gweler Yr Adran Drafnidiaeth, *Future of Mobility: Urban Strategy* (Mawrth 2019), https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/786654/future-of-mobility-strategy.pdf, t 8.

Pryd y dylai HARPS gael ei ystyried yn wasanaeth bysiau lleol?

- 8.7 Nid yw'n cylch gorchwyl yn gofyn i ni werthuso'r system bresennol o reoleiddio bysiau. Yn hytrach, rydym yn canolbwyntio ar y cwestiwn pryd y dylai HARPS gael ei ystyried yn "wasanaeth bysiau lleol". Mewn geiriau eraill:
- (1) Y tu allan i Lundain, pryd y dylai hi fod yn ofynnol i HARPS gofrestru â'r Comisiynydd Traffig ac (er enghraifft) bod yn ddarostyngedig i ofynion prydlondeb?
 - (2) Yn Llundain, neu mewn system fasnachfrait arall, pryd y dylai HARPS ddal naill ai Gytundeb Gwasanaeth Lleol neu Drwydded Gwasanaeth?
- 8.8 Ar hyn o bryd, mae Deddf Trafnidiaeth 1985 yn diffinio gwasanaeth bysiau fel un sy'n defnyddio cerbydau gwasanaeth cyhoeddus i gludo teithwyr ar ffyrdd am brisiau ar wahân. Er mwyn iddo fod yn lleol, rhaid i deithwyr allu mynd i'r cerbyd o fewn 15 milltir, wedi'i fesur mewn llinell syth. Yna mae amrywiaeth eang o eithriadau, sy'n gymwys (er enghraifft) i fysiau ysgol, gwasanaethau bysiau yn lle trenau, a grwpiau cymunedol.
- 8.9 Rydym yn cynnig yn amodol na ddylai HARPS fod yn ddarostyngedig i'r system reoleiddio bysiau onid yw'n gallu cludo mwy nag wyth teithiwr ar y tro a'i fod yn codi prisiau ar wahân (Cwestiwn Ymgynghori 35).⁴⁵ Rydym hefyd yn cynnig yn amodol y dylai'r eithriadau presennol barhau i fod yn gymwys yn eu hanfod (Cwestiwn Ymgynghori 35).⁴⁶ Rydym yn gofyn a fydd hyn yn achosi unrhyw broblemau (Cwestiwn Ymgynghori 36).⁴⁷ Rydym yn croesawu barn yn benodol ynglŷn â'r cwestiwn sut y gallai hyn effeithio ar wasanaethau hyblyg nad oes ganddynt lwybr penodol neu reolaidd (Cwestiwn Ymgynghori 37).⁴⁸

ANNOG CLUDIANT TORFOL: SYMUDEDD FEL GWASANAETH

- 8.10 Gallai HARPS leihau tagfeydd drwy gynyddu nifer y "teithiau aml-ddull", lle (er enghraifft) mae defnyddwyr yn defnyddio cerbyd HARPS i fynd i'r orsaf ac yn defnyddio trê'n i fynd i ganol y ddinas. Er hyn, mae perygl y bydd pobl, ar ôl iddynt fynd i mewn i HARPS un teithiwr, yn ei ddefnyddio i fynd i'w cyrchfan derfynol yng nghanol y ddinas.
- 8.11 Un ffordd o annog teithiau aml-ddull yw drwy ddarparu gwybodaeth o safon am opsiynau trafndiaeth, ynghyd â thocynnau taith gyfan, gan ddefnyddio technoleg Symudedd fel Gwasanaeth (MaaS - *Mobility as a Service*). Mae MaaS yn blatfform digidol sy'n darparu gwybodaeth am ystod eang o opsiynau trafndiaeth, gan roi ffordd symlach i'r defnyddiwr gynllunio a thalu am ei drafnidiaeth mewn un lle. Er hyn, mae troi MaaS yn realiti yn dasg anodd, gan fod angen i weithredwyr rannu gwybodaeth a chydweithredu ynglŷn â strwythurau prisiau.
- 8.12 Lle mae HARPS yn gydnaws â'r diffiniad o "wasanaeth bysiau lleol", byddent yn ddarostyngedig i'r cynlluniau partneriaeth a thocynnau sy'n gymwys i fysiau. Fodd

⁴⁵ Papur Ymgynghori 2 {para}.

⁴⁶ Papur Ymgynghori 2 {para}.

⁴⁷ Papur Ymgynghori 2 {para}.

⁴⁸ Papur Ymgynghori 2 {para}.

bynnag, ni fyddai'r rhain yn gymwys i HARPS llai nad ydynt yn fysiau ond y gellid eu defnyddio i gludo pobl at ac oddi wrth gludiant torfol.

8.13 Gwelwn angen i hybu cydweithrediad rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr cerbydau HARPS llai er mwyn annog teithiau aml-ddull. Un opsiwn fyddai cyflwyno pwerau statudol newydd, fel bod modd i awdurdod trafnidiaeth sy'n darparu cyfleusterau ar gyfer HARPS gyflwyno gofynion i weithredwyr. Er enghraifft:

(1) Gallai'r awdurdod trafnidiaeth ddarparu cyfleusterau megis defnyddio lonydd blaenoriaeth a manau aros ger gorsafoddd a chanolfannau trafnidiaeth eraill.

(2) Yn gyfnewid am hyn, gellid ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gymryd rhan mewn cynllun MaaS, drwy sicrhau bod gwybodaeth ar gael, sicrhau bod modd archebu tocynnau drwy un ap a chydweithio i ddarparu tocynnau.

8.14 Rydym yn croesawu barn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylid deddfu ar gyfer cydweithredu ar hyd y llinellau hyn (Cwestiwn Ymgynghori 38).⁴⁹

⁴⁹ Papur Ymgynghori 2 {para}.

Chapter 9: Cwestiynau Ymgynghori

Dyma restr o'r cwestiynau sydd ym Mhapur Ymgynghori 2 ar Wasanaethau Teithwyr a Thrafnidiaeth Gyhoeddus. Mae'r cyfeiriadau paragraff yn cyfeirio at y papur hwnnw.

PENNOD 3: TRWYDDEDU GWEITHREDWYR – UN SYSTEM GENEDLAETHOL

Un cynllun cenedlaethol

Cwestiwn Ymgynghori 1 (Paragraff 3.82):

Ydych chi'n cytuno y dylai Gwasanaethau Awtomatiaeth Uchel i Deithwyr Ffyrdd (HARPS) fod yn ddarostyngedig i un system genedlaethol ar gyfer trwyddedu gweithredwyr?

Cwestiwn Ymgynghori 2 (Paragraff 3.86):

Ydych chi'n cytuno y dylid cael cynllun cenedlaethol o safonau diogelwch sylfaenol ar gyfer gweithredu HARPS?

PENNOD 4: TRWYDDEDU GWEITHREDWYR – CWMPAS A CHYNNWYS

Cwmpas y cynllun newydd

Cwestiwn Ymgynghori 3 (Paragraff 4.33):

Ydych chi'n cytuno y dylai trwydded gweithredwr HARPS fod yn ofynnol ar gyfer unrhyw fusnes:

- (1) sy'n cario teithwyr am dâl neu wobwr;
- (2) sy'n defnyddio cerbydau awtomatiaeth uchel;
- (3) ar ffordd;
- (4) heb yrrwr o gig a gwaed neu ddefnyddiwr cyfrifol yn y cerbyd (neu â llinell welediad glir â'r cerbyd)?

Cwestiwn Ymgynghori 4 (Paragraff 4.34):

Ydy'r cysyniad o "gario teithwyr am dâl neu wobwr" yn ddigon clir?

Esemptiadau

Cwestiwn Ymgynghori 5 (Paragraff 4.46):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylid cael esemptiadau i wasanaethau cymunedol neu wasanaethau eraill a fyddai fel arall o fewn cwmpas trwyddedau gweithredwyr HARPS.

Cwestiwn Ymgynghori 6 (Paragraff 4.54):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylid cael darpariaethau statudol i alluogi'r Ysgrifennydd Gwladol i esemptio treialon penodol rhag yr angen am drwydded gweithredwr HARPS (neu i addasu darpariaethau trwyddedau ar gyfer treialon o'r fath).

Gofynion i weithredwyr

Cwestiwn Ymgynghori 7 (Paragraff 4.72):

Ydych chi'n cytuno y dylai ymgeiswyr am drwydded gweithredwr HARPS ddangos:

- (1) bod ganddynt enw da;
- (2) eu bod mewn sefyllfa ariannol briodol;
- (3) bod ganddynt safle addas, gan gynnwys sefydliad sefydlog ym Mhrydain; a

- (4) bod ganddynt reolwr trafndiaeth addas i oruchwylio gweithrediadau?

Cwestiwn Ymgynghori 8 (Paragraff 4.73):

Sut ddylai rheolwr trafndiaeth ddangos cymhwysedd proffesiynol wrth redeg gwasanaeth awtomataidd?

Trefniadau digonol ar gyfer cynnal a chadw

Cwestiwn Ymgynghori 9 (Paragraff 4.89):

Ydych chi'n cytuno y dylai gweithredwyr HARPS:

- (1) fod yn ddarostyngedig i rwymedigaeth gyfreithiol i sicrhau bod eu cerbydau'n addas i fod ar y ffordd; a
- (2) dangos "cyfleusterau neu drefniadau digonol" ar gyfer cynnal a chadw cerbydau a systemau gweithredu "mewn cyflwr diogel ac addas i'r ffordd fawr"?

Cwestiwn Ymgynghori 10 (Paragraff 4.90):

Ydych chi'n cytuno y dylid diwygio deddfwriaeth er mwyn egluro bod gweithredwyr HARPS yn "ddefnyddwyr" at ddibenion yswiriant a throseddau addasrwydd i fod ar y ffordd?

Cydymffurfio â'r gyfraith

Cwestiwn Ymgynghori 11 (Paragraff 4.124):

Ydych chi'n cytuno y dylai fod yn ddyletswydd gyfreithiol ar weithredwyr HARPS i:

- (1) yswirio cerbydau;
- (2) goruchwylio cerbydau;
- (3) rhoi gwybod am ddamweiniau; a
- (4) cymryd camau rhesymol i ddiogelu teithwyr rhag ymosodiad, difrio neu aflonyddu?

Cwestiwn Ymgynghori 12 (Paragraff 4.125):

Ydych chi'n cytuno y dylai gweithredwyr HARPS fod yn ddarostyngedig i ddyletswyddau ychwanegol i roi gwybod am ddigwyddiadau anffafriol, ynghyd â gwybodaeth gefndir am filltiroedd a deithiwyd (i roi'r digwyddiadau hyn yn eu cyd-destun)?

Cwestiwn Ymgynghori 13 (Paragraff 4.128)

Ydych chi'n cytuno y dylai'r ddeddfwriaeth amlinellu dyletswyddau cyffredinol, â phŵer i gyhoeddi canllawiau statudol i ategu'r rhwymedigaethau hyn?

Gwybodaeth am Brisiau

Cwestiwn Ymgynghori 14 (Paragraff 4.133)

Rydym yn gwahodd barn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai'r asiantaeth trwyddedu gweithredwyr HARPS gael pwerau i sicrhau bod gweithredwyr yn darparu gwybodaeth am brisiau eu gwasanaethau.

Yn fwyaf arbennig, a ddylai'r asiantaeth gael pwerau:

- (1) i gyhoeddi canllawiau yn ymwneud â sut i ddarparu gwybodaeth glir y gallir ei chymharu am brisiau, a/neu
- (2) i dynnu trwydded yn ôl os yw gweithredwr heb roi gwybodaeth am brisiau?

Pwy ddylai weinyddu'r system?

Cwestiwn Ymgynghori 15 (Paragraff 4.138)

Pwy ddylai weinyddu'r system trwyddedu gweithredwyr HARPS?

Cludo nwyddau

Cwestiwn Ymgynghori 16 (Paragraff 4.140)

Rydym yn croesawu sylwadau ynglŷn â'r cwestiwn i ba raddau y gallai ein cynigion amodol fod yn berthnasol i gludo nwyddau.

PENNOD 5: CERBYDAU TEITHWYR YN UNIG SY'N EIDDO PREIFAT

Pennu ffin rhwng HARPS a lesio preifat

Cwestiwn Ymgynghori 17 (Paragraff 5.12)

Ydych chi'n cytuno y dylai'r rhai sy'n darparu cerbydau "teithwyr yn unig" i'r cyhoedd gael eu trwyddedu fel gweithredwyr HARPS oni bai fod y trefniant yn darparu cerbyd ar gyfer defnydd cyfyngedig am gyfnod cychwynnol o chwe mis o leiaf?

Dyrannu cyfrifoldeb am gerbyd teithwyr yn unig sy'n eiddo preifat: Rhoi cyfrifoldebau ar geidwaid

Cwestiwn Ymgynghori 18 (Paragraff 5.40):

Ydych chi'n cytuno, mewn achosion lle mae cerbyd nad yw'n cael ei weithredu gan ddeiliad trwydded HARPS yn cael ei awdurdodi i'w ddefnyddio heb ddefnyddiwr cyfrifol, y dylai'r sawl sy'n cadw'r cerbyd fod yn gyfrifol am:

- (1) yswirio'r cerbyd;
- (2) cadw'r cerbyd mewn cyflwr addas i fod ar y ffordd;
- (3) gosod diweddariadau diogelwch hollbwysig;
- (4) rhoi gwybod am ddamweiniau; a
- (5) symud y cerbyd os yw'n achosi rhwystr neu os yw'n cael ei adael mewn man lle mae wedi'i wahardd?

Cwestiwn Ymgynghori 19 (Paragraff 5.41):

Ydych chi'n cytuno y dylid cael rhagdybiaeth statudol mai'r ceidwad cofrestredig yw'r sawl sy'n cadw'r cerbyd?

Cwestiwn Ymgynghori 20 (Paragraff 5.42):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai lesydd sydd wedi'i gofrestru fel ceidwad cerbyd teithiwr yn unig allu trosglwyddo'r rhwymedigaethau a restrir yng Nghwestiwn 18 i'r lesai, os yw'r dyletswyddau'n cael eu hegluro'n glir wrth y lesai ac os yw'r lesai'n arwyddo datganiad yn derbyn cyfrifoldeb.

A fydd ar ddefnyddwyr angen cymorth technegol?

Cwestiwn Ymgynghori 21 (Paragraff 5.47):

Ydych chi'n cytuno, mewn sefyllfa lle mae cerbyd nad yw'n cael ei weithredu gan ddeiliad trwydded yn cael ei awdurdodi i'w ddefnyddio heb ddefnyddiwr cyfrifol, y dylai'r ddeddfwriaeth gynnwys pŵer gwneud rheoliadau er mwyn ei gwneud yn ofynnol i geidwaid cofrestredig cerbydau awtomataidd teithwyr yn unig naill ai fod yn ddarparwr trwyddedig gwasanaethau goruchwylio a chynnal a chadw ar gyfer y cerbyd, neu fod â contract â darparwr trwyddedig o'r fath?

Benthyca cymar-i-gymar

Cwestiwn Ymgynghori 22 (Paragraff 5.53):

Rydym yn croesawu barn ynglŷn â'r cwestiwn a allai benthyca cymar-i-gymar a threfniadau grŵp yn ymwneud â cherbydau awtomatiaeth uchel teithwyr yn unig greu unrhyw fylchau yn ein system reoleiddio arfaethedig.

Amddiffyn defnyddwyr rhag costau rheolaidd uchel

Cwestiwn Ymgynghori 23 (Paragraff 5.60):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai'r asiantaeth sicrhau diogelwch a gynigir yn ein papur ymgynghori cyntaf fod â dyletswydd i sicrhau bod defnyddwyr yn cael y wybodaeth y mae arnynt ei hangen i wneud penderfyniadau seiliedig ar ffeithiau ynglŷn â chostau rheolaidd bod yn berchen ar gerbydau awtomataidd.

PENNOD 6: HYGRCHEDD

Beth rydym eisiau ei gyflawni

Cwestiwn Ymgynghori 24 (Paragraff 6.10):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn sut y gall rheoleiddio hybu hygyrchedd Gwasanaethau Awtomatiaeth Uchel i Deithwyr Ffyrdd (HARPS) yn y ffordd orau? Yn fwyaf arbennig, rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r prif fanteision a phryderon y dylai system reoleiddio roi sylw iddynt.

Rhwymedigaethau creiddiol dan ddeddfwriaeth cydraddoldeb

Cwestiwn Ymgynghori 25 (Paragraff 6.30):

Rydym yn cynnig yn amodol y dylid ymestyn yr amddiffyniadau rhag gwahaniaethu, a dyletswyddau i wneud addasiadau rhesymol, sy'n gymwys i ddarparu'r gwasanaethau trafniadaeth ar y tir dan adran 29 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010 i weithredwyr HARPS. Ydych chi'n cytuno?

Canlyniadau hygyrchedd penodol

Cwestiwn Ymgynghori 26 (Paragraff 6.105):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn sut y gallai rheoleiddio fynd i'r afael â'r heriau sy'n cael eu hachosi gan gerbydau di-yrwr, a'r rôl hollbwysig y mae gyrrwyr yn ei chwarae er mwyn darparu teithiau diogel a hygyrch. Er enghraifft, a ddylid gwneud darpariaeth er mwyn:

- (1) Sicrhau bod teithwyr yn gallu mynd i mewn ac allan o gerbydau?
- (2) Tawelu ofnau defnyddwyr pan fydd aflonyddu a gofyn am wybodaeth hygyrch?
- (3) Rhoi mwy o gymorth mewn manau ymadael a chyrraedd dynodedig?

Datblygu safonau hygyrchedd sylfaenol cenedlaethol ar gyfer HARPS

Cwestiwn Ymgynghori 27 (Paragraff 6.108):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylid datblygu safonau hygyrchedd sylfaenol cenedlaethol ar gyfer HARPS a beth y dylai safonau o'r fath ymdrin â hwy.

Mecanweithiau gorfodi a dolenni adborth

Cwestiwn Ymgynghori 28 (Paragraff 6.123):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a ddylai fod yn ofynnol i weithredwyr HARPS adrodd am ddata yn ymwneud â defnydd gan bobl hŷn a phobl anabl, a pha fath o ddata a allai fod yn ofynnol.

PENNOD 7: OFFER RHEOLEIDDIO I REOLI TAGFEYDD A CHRISIO

Gorchmynion rheoleiddio traffig

Cwestiwn Ymgynghori 29 (Paragraff 7.23):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cwestiwn a oes angen newidiadau penodol i'r gyfraith sy'n ymwneud â gorchmynion rheoleiddio traffig er mwyn ymateb i heriau HARPS.

Rheoleiddio defnydd o ymyl y ffordd

Cwestiwn Ymgynghori 30 (Paragraff 7.59):

Rydym yn croesawu barn ynglŷn â rhwystrau posibl a allai olygu ei bod yn anodd addasu'r darpariaethau a'r taliadau parcio presennol er mwyn ymdrin â chyflwyno HARPS.

Yn fwyaf arbennig, a ddylid diwygio adran 122 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 er mwyn rhoi hawl benodol i awdurdodau traffig ystyried ystod ehangach o faterion wrth bennu taliadau parcio ar gyfer cerbydau HARPS?

Prisiau ffyrdd

Cwestiwn Ymgynghori 31 (Paragraff 7.86):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â'r cydbwysedd priodol rhwng prisiau ffyrdd a thaliadau parcio er mwyn sicrhau defnydd llwyddiannus o HARPS.

Cwestiwn Ymgynghori 32 (Paragraff 7.87):

A ddylai awdurdodau trafndiaeth gael pwerau statudol newydd i sefydlu cynlluniau prisiau ffyrdd yn benodol ar gyfer HARPS?

Os hynny, rydym yn croesawu barn ynglŷn ag:

- (1) y weithdrefn ar gyfer sefydlu cynlluniau o'r fath;
- (2) y dibenion a ganiateir ar gyfer cynlluniau o'r fath; a pha gyfyngiadau y dylid eu gosod ar y ffordd y defnyddir yr arian.

Cyfyngiadau niferoedd

Cwestiwn Ymgynghori 33 (Paragraff 7.100):

Ydych chi'n cytuno y dylai'r asiantaeth sy'n trwyddedu gweithredwyr HARPS gael pwerau hyblyg i gyfyngu ar nifer y cerbydau y gall unrhyw weithredwr penodol eu defnyddio o fewn parth dyluniad gweithredol penodol am gyfnod cychwynnol?

Os hynny, pa mor hir ddylai'r cyfnod fod?

Cwestiwn Ymgynghori 34 (Paragraff 7.123):

Ydych chi'n cytuno na ddylid rhoi pwerau i osod cyfyngiadau niferoedd ar gyfanswm yr HARPS sy'n gweithredu mewn ardal benodol?

PENNOD 8: INTEGREIDDIO HARPS Â CHLUDIANT CYHOEDDUS

Y system bresennol o reoleiddio bysiau: HARPS fel cludiant torfol

Cwestiwn Ymgynghori 35 (Paragraff 8.92):

Ydych chi'n cytuno na ddylai cerbyd HARPS fod yn ddarostyngedig i system reoleiddio bysiau ac eithrio;

- (1) os gall gludo mwy nag wyth teithiwr ar y tro ac os yw'n codi prisiau ar wahân; a
- (2) os nad yw'n dod o fewn esemptiad sy'n gymwys i drefniadau grŵp, bysiau ysgol, gwasanaethau bysiau yn lle trên, tripiâu neu grwpiau cymunedol?

Cwestiwn Ymgynghori 36 (Paragraff 8.94):

Rydym yn croesawu barn ynglŷn â'r cwestiwn a fyddai unrhyw faterion arbennig yn codi o ganlyniad i gymhwysu'r system reoleiddio bysiau i unrhyw HARPS sy'n cludo

mwy nag wyth teithiwr, yn codi prisiau ar wahân a heb fod yn dod o fewn esemptiad penodol.

Cwestiwn Ymgynghori 37 (Paragraff 8.95):

Rydym yn croesawu barn ynglŷn â'r datganiad na ddylai HARPS gael ei drin fel gwasanaeth bysiau lleol oni bai

- (1) ei fod yn rhedeg ar lwybr sydd ag o leiaf ddau bwynt sefydlog; a/neu
- (2) ei fod yn rhedeg yn rheolaidd i ryw raddau.

Annog defnydd o gludiant torfol: Symudedd fel Gwasanaeth

Cwestiwn Ymgynghori 38 (Paragraff 8.109):

Rydym yn gofyn am farn ynglŷn â chynllun statudol newydd lle gallai awdurdod trafnidiaeth sy'n darparu cyfleusterau ar gyfer HARPS ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gymryd rhan mewn marchnata, tocynnau a phlatfformau gwybodaeth ar y cyd.