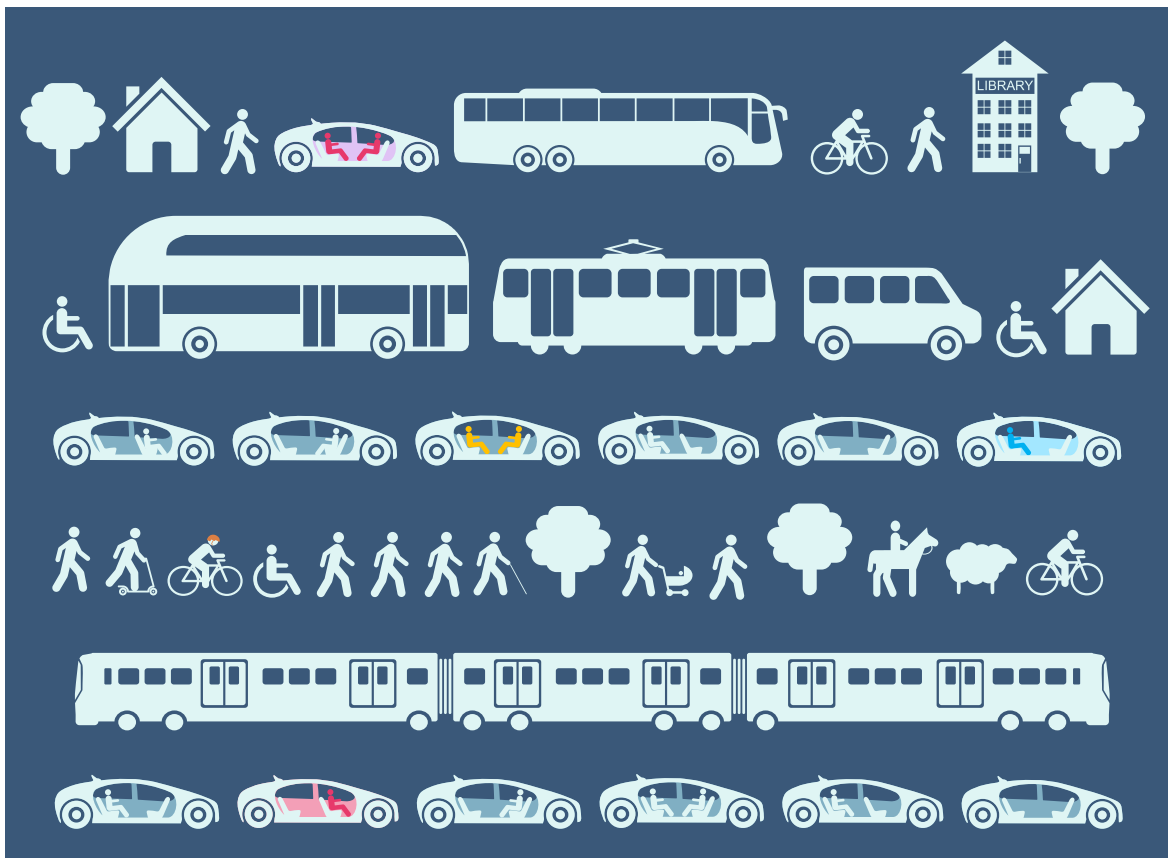




Cerbydau Awtomatig: Crynodeb o'r Dadansoddiad o Ymatebion i Bapur Ymgynghori 2 ar Wasanaethau Teithwyr a Chludiant Cyhoeddus





© Hawlfraint y Goron 2020

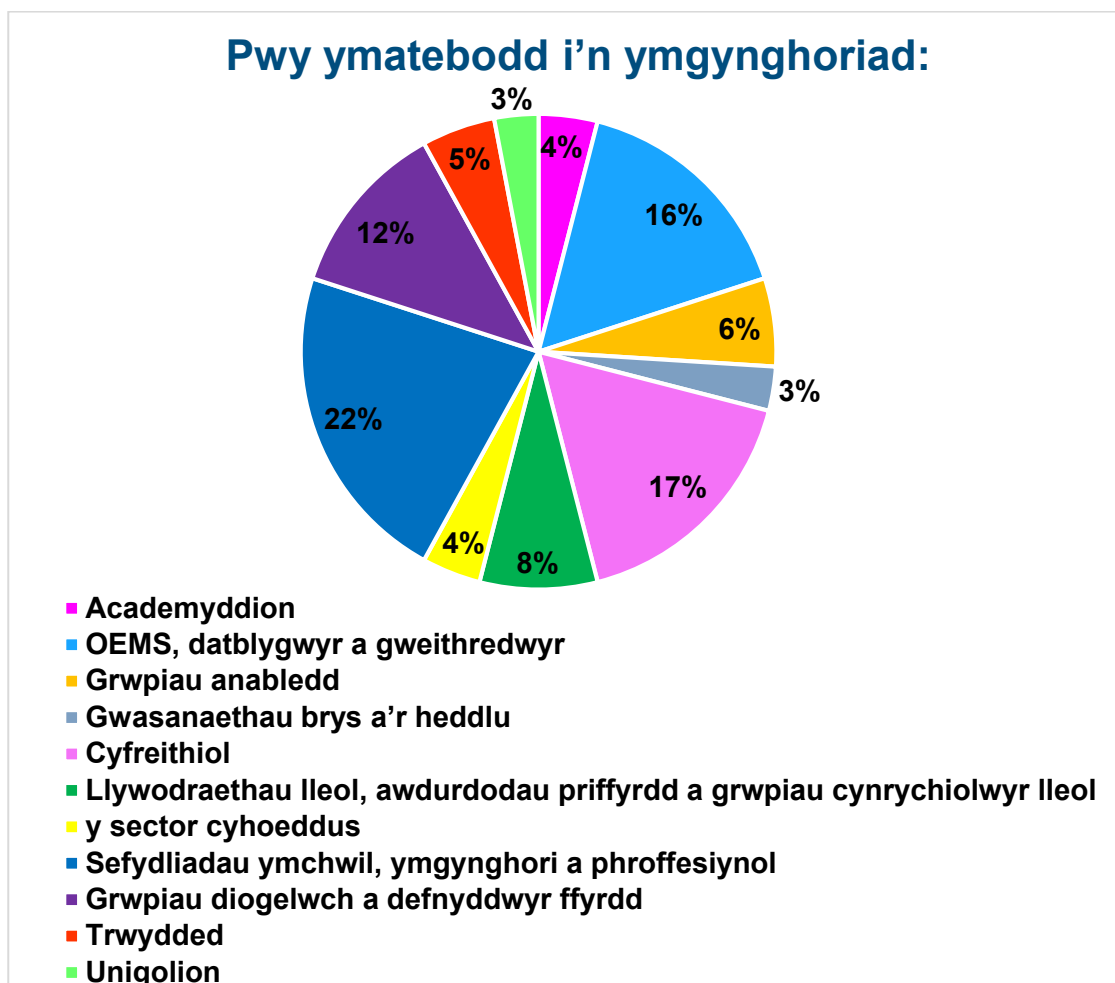
Trwyddedir y cyhoeddiad hwn o dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored f3.0 ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3 neu ysgrifennwch at y Tîm Polisi Gwybodaeth, Yr Archifau Cenedlaethol, Kew, Llundain TW9 4DU, neu e-bostiwch: mpsi@nationalarchives.gsi.gov.uk.

Lle rydym wedi nodi unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti bydd angen i chi gael ganiatâd gan y deiliaid hawlfraint dan sylw.

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn www.gov.uk/government/publications.

Cyflwyniad

- 1.1 Mae Comisiwn y Gyfraith Cymru a Lloegr a Comisiwn y Gyfraith yr Alban yn cynnal adolygiad tair blynedd i baratoi deddfau ar gyfer cerbydau hunan-yrru ar gais Canolfan Cerbydau Cysylltiedig ac Annibynnol Llywodraeth y DU.
- 1.2 Ym mis Tachwedd 2018, fe wnaethom gyhoeddi Papur Ymgynghori 1, lle gwnaethom ganolbwyntio ar sicrwydd diogelwch ar y cyd ag atebolrwydd sifil a throeddol. Fe wnaethom dderbyn 178 o ymatebion a chyhoeddi dadansoddiad o'r safbwyntiau a fynegwyd ym mis Mehefin 2019.
- 1.3 Ym mis Hydref 2019, fe wnaethom gyhoeddi Papur Ymgynghori 2, a ystyriodd sut y gellid defnyddio cerbydau awtomatig iawn i gyflenwi gwasanaethau cludiant cyhoeddus i'r cyhoedd. Fe wnaethom dderbyn 109 o ymatebion gyda bron i 1300 o dudalennau o drafod. Fel y'i dangosir gan y siart isod, fe wnaethom dderbyn ymatebion gan ystod eang o ymgynghoreion. Rydym yn hynod o ddiolchgar i bawb a roddodd eu hamser i ni i helpu i lywio ein hargymhellion ar gyfer system gyfreithiol a reoleiddiol ddiogel ar gyfer y dechnoleg newydd hon.



Y DDOGFEN HON

- 1.4 Rydym yn awyddus i ddarparu adborth ar yr hyn a ddywedwyd wrthym gan bobl. Felly rydym yn cyhoeddi'r crynodeb byr hwn, gyda dadansoddiad llawn â 160 o dudalennau o ymatebion i bob cwestiwn. Gan nad yw hyn yn gwneud chwarae teg â'r holl bwyntiau a wnaed, rydym hefyd yn cyhoeddi'r ymatebion eu hunain. Byddwn yn dibynnu ar y deunydd hwn wrth i ni ddatblygu ein meddwl.
- 1.5 Mae'r crynodeb hwn yn cwmpasu:
- (1) Cyflwyniad;
 - (2) themâu allweddol sy'n dod 'r amlwg o'r ymatebion a dderbyniwyd;
 - (3) cynllun trwyddedu gweithredwyr Gwasanaethau Teithwyr Ffordd Awtomatig Iawn (HARPS) newydd,
 - (4) trwyddedu gweithredwyr - cwmpas a chynnwys;
 - (5) cerbydau sy'n eiddo preifat ar gyfer teithwyr yn unig;
 - (6) hygyrchedd;
 - (7) offer rheoleiddiol i reoli tagfeydd a chriwsio; ac
 - (8) integreiddio HARPS gyda chludeant cyhoeddus.

Y CAMAU NESAF

- 1.6 Rydym yn bwriadu cyhoeddi trydydd papur ymgynghori (Papur Ymgynghori 3) yn ddiweddarach yn 2020. Bydd hwn yn cyfuno cynigion o Bapur Ymgynghori 1 ar sicrwydd diogelwch ac o Bapur Ymgynghori 2 ar drwyddedu gweithredwyr. Bydd hefyd yn ystyried materion sy'n weddill, megis atebolrwydd corfforaethol a mynediad i ddata.
- 1.7 Ein nod yw llunio cynigion manwl a fydd yn arwain at adroddiad terfynol yn 2021, lle byddwn yn gwneud argymhellion ar gyfer deddfwriaeth newydd.

Themâu allweddol

- 2.1 Fe wnaeth Papur Ymgynghori 2 drafod Gwasanaethau Teithwyr Ffordd Awtomatig lawn, neu "HARPS". Fe wnaethom ddyfeisio'r term hwn i gyfleu'r syniad o wasanaeth newydd sy'n defnyddio cerbydau awtomatig iawn i gyflenwi teithiau ffordd i deithwyr heb yrrwr dynol neu ddefnyddiwr â chyfrifoldeb.¹ Byddai cerbydau a ddefnyddir ar gyfer y fath wasanaethau'n gallu teithio'n wag neu gyda theithwyr yn unig ar fwrdd.

HARPS FEL GWASANAETH NEWYDD

- 2.2 Fe wnaethom ddisgrifio HARPS fel math newydd o wasanaeth, sy'n ddigon gwahanol i wasanaethau cyfredol i deithwyr fel ei fod yn haeddu strwythur rheoleiddiol newydd. Nid ym yn credu y gellid addasu HARPS yn rhwydd i fod yn rhan o'r systemau presennol sy'n gymwys i dacsis, llogi preifat a cherbydau gwasanaeth cyhoeddus (megis bysiau a choetsis). Am y rhesymau hyn, fe wnaeth Pennodau 3 a 4 o Bapur Ymgynghori 2 gynnig system newydd, wahanol o drwyddedu gweithredwyr HARPS.
- 2.3 Byddai'r cynllun trwyddedu gweithredwyr yn *ychwanegol at* y cynllun sicrwydd diogelwch a gynigiwyd ym Mhapur Ymgynghori 1, a ganolbwyntiodd ar gynllun y system yrru awtomatig (ADS).
- 2.4 Ym Mhapur Ymgynghori 1, fe wnaethom gynnig y byddai pob ADS yn cael ei gyflwyno i'w awdurdodi gan Endid System Yrru Awtomatig (ADSE) er mwyn cadarnhau ei ddiogelwch. Bwriedir y bydd y ddau gynllun yn cydweithio. Byddai'r ADSE yn gyfrifol am y feddalwedd sy'n pennu penderfyniadau gyrru dynamig. Byddai'r gweithredwr HARPS yn gyfrifol am yswiro, cynnal a goruchwyllo'r cerbyd ac am gynnig y gwasanaeth cludiant i'r cyhoedd. Gallai'r ADSE a'r HARPS fod yr un endid neu rai gwahanol, ac mae'r ddau'n bwysig i sicrhau diogelwch y cyhoedd mewn cerbydau awtomatig ar ffyrdd y DU.
- 2.5 Ym mhennod 5 fe wnaethom drafod y posibilrwydd y gallai rhai cerbydau ar gyfer teithwyr yn unig fod yn gerbydau personol, wedi'u prynu neu eu prydlesu er eu budd personol eu hunain. Fe wnaethom ystyried pwy fyddai'n gyfrifol am yswiro, cynnal a goruchwyllo'r fath gerbydau.

CYFLAWNI AMCANION TRAFNIDIAETH.

- 2.6 Mae'n rhaid i'r system reoleiddiol hefyd hyrwyddo gwasanaethau sydd o fudd i gymdeithas, gan helpu i gyflawni amcanion trafnidiaeth. Ym Mhennod 2 Papur Ymgynghori 2, fe wnaethom ystyried strategaeth Drefol Dyfodol Symudedd y

¹ Gweler Cerbydau Awtomatig: Papur Ymgynghori 2 ar Wasanaethau Teithwyr a Chludiant Cyhoeddus (16 Hydref 2018 Papur Rhif 245 Comisiwn y Gyfraith; Papur Trafodaeth Comisiwn y Gyfraith yn yr Alban Papur 166 <https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jxou24uy7q/uploads/2019/10/Automated-Vehicles-Consultation-Paper-final.pdf>, paragraffau 1.2 – 1.21 (CP2).

Llywodraeth ac amrywiaeth o gynlluniau trafndiaeth lleol.² Maent i gyd yn gosod amcanion tebyg; brwydro yn erbyn newid yn yr hinsawdd, gwella ansawdd aer ac annog cynhwysiant cymdeithasol. Maent yn anelu at leihau'r tagfeydd a achosir gan ddibynnu ar geir a symud tuag at drafnidiaeth dorfol (megis trenau a bysiau) a theithio gweithredol (megis beicio a cherdded). Mae llawer yn trafod dulliau i wneud cerdded yn fwy atyniadol trwy "strydoedd iach" (gydag, er enghraifft, phalmantau lletach, mannau gorffwys a phethau i'w gweld).

- 2.7 Yna rydym yn cyflwyno dau senario gwahanol ar gyfer HARPS. Yn y weledigaeth bositif, fe wnaethom ddisgrifio sut y gallai HARPS leihau dibyniaeth ar geir trwy gynnig dewisiadau hyblyg a hygyrch eraill. Wrth gael ei reoli'n briodol, byddai HARPS yn bwydo i mewn i system drafnidiaeth integredig a fyddai'n defnyddio trafndiaeth dorfol i leihau tagfeydd. Byddai llai o berchenogaeth ceir yn lleihau parcio ar y stryd, gan ryddhau lle ar gyfer lonydd beicio a strydoedd iach.
- 2.8 Yna ystyriodd y weledigaeth negyddol y risgiau posibl. Efallai y byddai gormod o gerbydau'n criwsio o gwmpas strydoedd trefol, gan gynyddu tagfeydd a thanseilio gwasanaethau bysiau a threnau. Hefyd, heb yrrwr dynol i helpu, gallai HARPS fod yn anhygyrch i rai pobl anabl a hŷn.
- 2.9 Ein nod oedd cynllunio system reoleiddiol a fyddai'n hwyluso'r buddion ac yn gwarchod yn erbyn y risgiau a gyflwynir gan HARPS. Felly, ym Mhennod 6 fe wnaethom ystyried mynediad i bobl anabl a hŷn. Ym Mhennod 7 fe wnaethom drafod offer rheoleiddiol i reoli tagfeydd a chriwsio'n wag. Yn olaf, ym Mhennod 8 fe wnaethom ystyried sut y gellid integreiddio HARPS gyda thrafnidiaeth dorfol.

AMCANION TRAFNDIAETH A DIGWYDDIADAU DIWEDDAR

- 2.10 Fe wnaeth Papur Ymgynghori 2 geisio edrych ar ddyfodol trafndiaeth ffyrdd a sut y gallai HARPS helpu (neu rwystro) amcanion cymdeithas. Ers i'r cyfnod ymgynghori gau ym mis Chwefror 2020, mae'r DU wedi dod i mewn i gyfnod o gyfyngiadau symud i wrthsefyll yr argyfwng COVID-19 byd-eang. Mae hyn wedi trawsnewid sawl agwedd ar gymdeithas, gan gynnwys sut rydym yn defnyddio ffyrdd. Er ei bod yn rhy gynnar i ddeall yr effeithiau hir-dymor, rydym wedi ystyried sut y gallai rhai o'r newidiadau hyn effeithio ar y materion a drafodir yn ein papur.

Dyfodol anrhagweladwy

- 2.11 Roedd llawer o ymatebion yn pwysleisio pa mor ansicr mae'r dyfodol wedi dod, a sut y mae'n rhaid i reoleiddio fod yn ddigon hyblyg i ddelio ag amrywiaeth eang o bosibiliadau. Fel y'i trafodir uchod, mae'r ansicrwydd hwn wedi'i fwyafu gan y cyfyngiadau symud a osodwyd i wrthsefyll y pandemig COVID-19. Mae'n rhaid i unrhyw system reoleiddiol fod yn ddigon hyblyg i addasu i newid.

Llai o deithio

- 2.12 Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom nodi bod pobl yn teithio'n llai, wrth i dechnoleg gyfathrebu arwain at fwy o weithio gartref a mwy o siopa ar-lein. Yn 2019 roedd hon yn

² Yr Adran Drafnidiaeth (DfT), *Dyfodol Symudedd: Strategath Drefol* (Mawrth 2019), https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/846593/future-of-mobility-strategy.pdf.

duedd araf. Nawr bod cymaint o bobl wedi cael mwy o brofiad o weithio gartref a siopa ar-lein, ymddengys y bydd yr arferion hyn yn parhau. Un canlyniad posibl yw y bydd llai o deithio'n gyffredinol, gyda sgil-ffeithiau ar gyfer tagfeydd, ansawdd aer a newid yn yr hinsawdd.

- 2.13 Beth yw goblygiadau llai o deithio o ran perchenogaeth ceir? Fe wnaeth Papur Ymgynghori 2 amlygu, er i bobl wneud llai o deithiau fesul pen, roedd perchenogaeth ceir yn dal i gynyddu. Mae llawer o bobl yn teimlo bod rhaid iddynt gael car, oherwydd na all wneud o leiaf rhai o'r teithiau maent yn eu gwneud trwy ddefnyddio unrhyw ddull teithio arall. Fe wnaeth Swyddfa Gwyddoniaeth y Llywodraeth nodi bod llawer o aelwydydd incwm isel yn mynd trwy "straen economaidd gysylltiedig â char", gan eu bod yn teimlo nad oes unrhyw ddewis arall ganddynt heblaw am berchen ar gar, gyda'r costau sylweddol a delir ymlaen llaw sy'n gysylltiedig â hynny.³ Unwaith bod aelwydydd wedi diwallu'r costau hyn a delir ymlaen llaw, yn aml mae'n well ganddynt ddefnyddio'r car yn hytrach na chlodiant cyhoeddus, gan fod costau ychwanegol unrhyw daith benodol yn y car yn (neu'n ymddangos yn) is na'r dewisiadau eraill.
- 2.14 Ar hyn o bryd, yn aml mae'r rhai hynny nad ydynt yn berchen ar gar yn dibynnu ar dacsis, cerbydau hurio preifat a cheir wedi'u rhentu ar gyfer teithiau na ellir eu gwneud mewn unrhyw ffordd arall. Ond mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn ddud a gall y broses o archebu, casglu a dychwelyd car hurio fod yn feichus. Dywedon ni y byddai'r gallu i alw HARPS i'ch drws, yn rhad ac yn effeithlon pryd bynnag mae ei angen, yn trawsnewid y pwysau presennol tuag at ddibyniaeth ar geir.
- 2.15 Wrth i bobl deithio'n llai, bydd trothwy'n cyrraedd lle bydd aelwydydd yn penderfynnu nad oes angen iddynt berchen ar gar mwyach. Po orau, rhataf a mwyaf cyfleus y bydd y dewisiadau amgen, po gyntaf y cyrhaeddir y pwynt hwn. Ar gyfer y mwyafrif o deithiau, rhaid mai'r nod fydd darparu dewisiadau carbon isel amgen, megis teithio gweithredol a thafnidiaeth dorfol. Fodd bynnag, drwy'r amser bydd ychydig o deithiau hanfodol sy'n galw am gerbydau llai, mwy unigol ar gyfer rhywfaint o'r daith neu'r cyfan ohoni. Bydd esmwytho pobl i ffwrdd o berchen ar gar yn galw am ystod eang o ddewisiadau amgen ac mae gan HARPS y posibilrwydd o fod yn rhan bwysig o'r cymysgedd hwn.

Ysgogiad o'r newydd tuag at ansawdd aer gwell

- 2.16 Mae'n debygol y bydd yr argyfwng COVID-19 yn arwain at fwy o ymwybyddiaeth o fygythiadau i iechyd y cyhoedd. Yn 2018, fe wnaeth Public Health England (PHE) ddisgrifio aer gwael fel "y risg amgylcheddol fwyaf i iechyd y cyhoedd yn y DU".⁴ Er ei bod yn rhy gynnar i fod yn sicr, mae astudiaethau diweddar yn awgrymu cysylltiad posibl rhwng llygredd aer a marwolaethau COVID-19.⁵

³ Swyddfa'r Llywodraeth ar gyfer Gwyddoniaeth, *Dyfodol Symudedd* (Ionawr 2019), https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/780868/future_of_mobility_final.pdf, t 64.

⁴ PHE, *Materion Canllawiau Iechyd: Llygredd aer* (Tachwedd 2018) yn), <https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-air-pollution/health-matters-air-pollution>

⁵ Gweler, er enghraifft, Xiao Wu, Rachel C. Nethery ac eraill, "Exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States: A nationwide cross-sectional study", Prifysgol Harvard Ebrill 2020, <https://projects.iq.harvard.edu/covid-pm>.

- 2.17 Mae mesurau'r cyfyngiadau symud wedi dangos sut olwg sydd ar strydoedd iach. Mae'n debygol y bydd mwy o bwyslais ar ail-gynllunio strydoedd i roi mwy o flaenoriaeth i feicio a cherdded.⁶
- 2.18 Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom nodi bod car yn y DU wedi'i barcio am 96% o'r amser ar gyfartaledd. Gellid defnyddio HARPS yn llawer dwysach, gan helpu i ad-hawlio mannau a roddir i barcio ar hyn o bryd. Wedyn gellid defnyddio'r lle sydd wedi'i ryddhau i annog teithio gweithredol (er enghraifft trwy fwy o lonydd beicio a phalmantau lletach).

Datgarboneiddio

- 2.19 Ym mis Mawrth 2020, fe wnaeth yr Adran Drafnidiaeth (DfT) ymrwymo i ddatblygu cynllun uchelgeisiol i gyflymu datgarboneiddio trafnidiaeth erbyn mis Tachwedd 2020.⁷ Mae llawer o linyddau i'r gwaith hwn, gan gynnwys pontio i gerbydau ffordd gyda dim allyriadau erbyn 2035. Bydd hyn yn golygu cyflenwi cerbydau trydan newydd a newidiadau mawr i'r seilwaith ail-lenwi ac ail-wefru.
- 2.20 Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom ragweld y bydd symudiadau tuag at awtomeiddio hefyd yn cynnwys trydaneiddio. Erbyn hyn mae'n debygol y bydd y ffocws ar drydaneiddio hyd yn oed yn gryfach. Rhyngddynt, bydd awtomeiddio a thrydaneiddio yn newid sut rydym yn defnyddio ffyrdd gyda goblygiadau mawr ar gyfer rheoleiddio a seilwaith. Felly mae angen i ni fod yn ymwybodol bod llawer o'r materion a ystyriwyd ym Mhapur Ymgynghori 2 yn amodol ar newid.

Pryderon ynghylch rhannu reidiau

- 2.21 Ym Mhapur Ymgynghori 2, fe wnaethom dynnu sylw at y posibilrwydd o rannu reidiau er mwyn lleihau tasgfeydd. Fe wnaethom nodi sut mae technoleg newydd yn caniatáu i gerbydau newid llwybrau mewn ymateb i'r galw gan deithwyr eraill, gan ddyfynnu enghreifftiau Uber-pool a minifysiau PickMeUp Oxford Bus Company.
- 2.22 Fe wnaeth llawer o ymgynghoreion fynegi pryderon cryf ynghylch rhannu reidiau yn absenoldeb gyrrwr dynol a sut y byddai'n effeithio ar bobl sy'n agored i niwed. Ers mis Chwefror 2020, mae'r pryderon hyn wedi'u mwyaflu gan yr angen i ymarfer a gorfodi cadw pellter cymdeithasol. Mae llawer o broblemau ynghylch sut i warchod teithwyr mewn cerbydau awtomatig a rennir nad yw'r diwydiant wedi'u datrys eto.

Cadernid nwyddau

- 2.23 Fe fu diddordeb o'r newydd mewn sicrhau systemau danfon cadarn, sydd yn llai dibynnol ar yrwyr dynol.
- 2.24 Fe wnaeth ein cylch gorchwyl alw arnom i ganolbwyntio ar gludiant teithwyr. Felly, roedd cynigion allweddol ym Mhapur Ymgynghori 2 dim ond yn berthnasol i weithredwyr sy'n cludo teithwyr neu sy'n cludo cymysgedd o deithwyr a nwyddau. Nid oeddnt yn perthyn

⁶ Yn ddiweddar cyhoeddodd DfT becyn £2 biliwn i annog mwy o ddefnydd o feicio, Gweler *ddatganiad yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar goronafeirws (COVID-19)* (9 Mai 2020) <https://www.gov.uk/government/speeches/transport-secretarys-statement-on-coronavirus-covid-19-9-may-2020>.

⁷ DfT, *Datgarboneiddio Trafnidiaeth: Gosod yr Her* (Mawrth 2020) https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/878642/dcarbonising-transport-setting-the-challenge.pdf.

i wasanaethau nwyddau yn unig. Dywedon ni y gallai cerbydau nwyddau wynebu heriau tebyg gan groesawu sylwadau ynghylch i ba raddau y gallai ein cynigion fod yn berthnasol i nwyddau. Rydym yn ddiolchgar am yr holl sylwadau a dderbyniwyd gennym ynghylch yr hyn sy'n debygol o ddod yn fater mwy enbyd.

Cynllun trwyddedu HARPS newydd i weithredwyr

- 3.1 Ym Mhapur Ymgynghori 2, fe wnaethom ystyried sut y gallai HARPS gael ei drwyddedu. Mae'n flaenoriaeth i ni sicrhau bod HARPS yn cael ei weithredu'n ddiogel. Er mwyn sicrhau hyn, bydd angen i'r gyfraith nodi'r person neu'r sefydliad sy'n gyfrifol am ddiweddaru, yswiro a chynnal y cerbydau a gwarchod yn erbyn ymosodiadau seiber. Ymhellach, mae angen i ni sicrhau bod HARPS yn cael eu goruchwyllo fel nad yw cerbydau'n stopio'n amhriodol ac yn rhwystro traffig. Felly fe wnaethom gynnig system newydd i drwyddedu'r rhai hynny sy'n gweithredu HARPS.

Y GYFRAITH AR HYN O BRYD

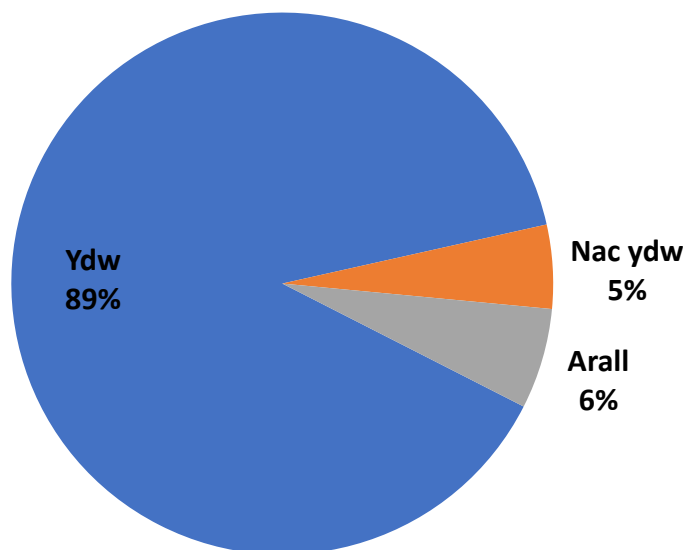
- 3.2 Yn draddodiadol, mae gwasanaethau teithwyr ffyrdd wedi'u rhannu'n dacsis, cerbydau hurio preifat (PHVs),⁸ cerbydau gwasanaeth cyhoeddus (PSVs) a gwasanaethau rhentu, gyda systemau rheoleiddiol ar wahân yn perthyn i bob un. Ar un adeg, roedd y gwasanaethau gwahanol hyn yn cyfateb i raniadau marchnad a gydnabyddwyd yn glir rhwng tacsï, cab bychan, bws, coets neu hurio ceir. Ond mae'r rhaniadau hyn eisoes yn aneglur a gallent ddiflannu'n gyfangwbl mewn byd wedi'i awtomeiddio.
- 3.3 Nid ydym o'r farn y gellid addasu HARPS i'r categorïau hyn. Ymhellach, nid yw rhai agweddau ar reoleiddio tacsï a PHVs iyn addas i HARPS, megis y pwyslais ar reoleiddio gyrwyr a maint bach llawer o awdurdodau trwyddedu.

EIN CYNNIG

- 3.4 Dros dro fe wnaethom gynnig y dylai HARPS fod yn amodol ar un system genedlaethol newydd o drwyddedu gweithredwyr. Fe wnaethom ofyn a oedd ymgynghoreion yn cytuno.
- 3.5 Denodd hyn gefnogaeth sylweddol: dywedodd 89% o ymgynghoreion eu bod yn cytuno. Y prif ddaleuon o blaid oedd diogelwch, osgoi beichiau diangen ar weithredwyr, ac osgoi siopa rheoleiddiol.

⁸ Yn yr Alban, "ceir hurio preifat".

A ydych yn cytuno y dylai gwasanaethau awtomatig ar gyfer teithwyr ffyrdd (HARPS) fod yn atebol i un system genedlaethol o drwyddedu gweithredwyr?



- 3.6 Hefyd fe wnaethom gynnig dros dro y dylai fod cynllun cenedlaethol o safonau diogelwch sylfaenol ar gyfer gweithredu HARPS. Roedd y mwyafrif mawr (95%) yn cytuno. Roedd ymgynghorwyr yn credu y byddai safonau cenedlaethol yn darparu lefel gyson o ddiogelwch ledled y DU a sicrhau "maes chwarae gwastad" ar gyfer datblygwyr. Fe wnaeth rhai ymgynghorwyr amlygu y gallai fod yn ddefnyddiol hefyd i alinio'r safonau diogelwch hynny gyda safonau rhyngwladol perthnasol.

DATGANOLI

- 3.7 Fe wnaeth nifer o ymgynghorwyr fynegi pryderon ynghylch datganoli. Fe wnaethant nodi y byddai elfennau'r cynllun arfaethedig yn syrthio o fewn cymwyseddau deddfwrfeydd yr Alban a Chymru.
- 3.8 Mae'n rhaid i unrhyw gynllun fod yn gyson â'r setliad datganoli: rydym yn cydnabod y gallai Lloegr, Cymru a'r Alban benderfynu sefydlu cynlluniau ar wahân.⁹ Os felly, wrth osod canllawiau o dan y ddeddfwriaeth, rydym yn gobeithio y bydd y tri cynllun yn cydweithio i sicrhau ymagwedd gyson ac i ganiatáu i gerbydau groesi ffiniau.

PWERAU LLEOL I REOLI HARPS

- 3.9 Mae consensws amlwg y dylid osod y safonau sydd eu hangen i sicrhau diogelwch yn genedlaethol. Fodd bynnag, fe wnaeth ymgynghorwyr hefyd bwysleisio'r angen i awtonomi lleol ymateb i amgylchiadau a galwadau gwahanol. Fe wnaeth nifer bwysleisio y dylai awdurdodau lleol gael yr offer sydd arnynt eu hangen i reoli'r broses

⁹ Nid yw'r prosiect hwn wedi ystyried rheoleiddio yng Ngogledd Iwerddon. O gofio'r berthynas unigryw rhwng y gyfraith yng Ngogledd Iwerddon a chyfraith yr UE, bydd angen ystyried unrhyw argymhellion ar gyfer rheoleiddio yng Ngogledd Iwerddon ar wahân.

o gyflwyno HARPS yn eu hardaloedd. Awgrymwyd hefyd, hyd yn oed os oedd adwurdod cenedlaethol yn cyhoeddi trwyddedau, y dylai amodau trwyddedu gael eu gorfodi a'u gweinyddu gan awdurdodau lleol.

- 3.10 Rydym yn cydnabod yr angen i HARPS ymateb i amgylchiadau lleol. Ym Mhennodau 7 ac 8 Papur Ymgynghori 2 fe wnaethom drafod sut i wella'r ystod o offer sydd ar gael i awdurdodau trafndiaeth i fynd i'r afael â heriau yn eu hardaloedd a sut y gallai'r rhain berthyn yn benodol i HARPS. Rydym yn ystyried ymatebion i'r materion hyn isod.
- 3.11 Yng ngolau'r ymatebion a dderbyniwyd gennym, byddwn hefyd yn archwilio dulliau eraill i ddarparu mwy o ymglymiad lleol, gan gynnwys gorfodi lleol.

Trwyddedu gweithredwyr - cwmpas a chynnwys

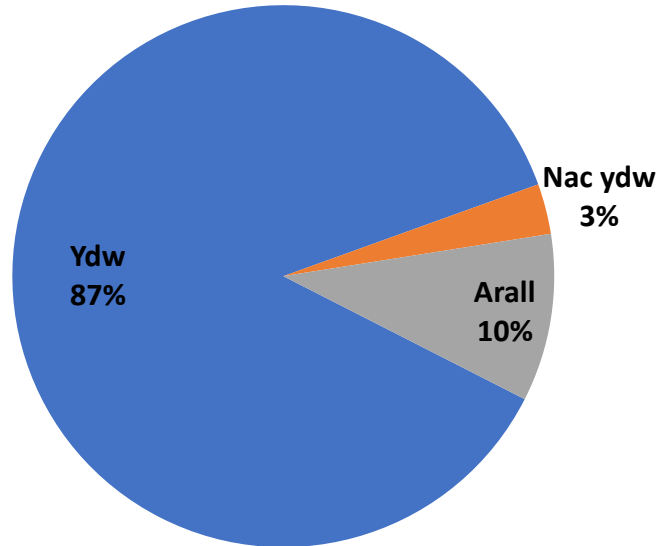
DIFFINIO GWEITHREDWR HARPS

- 4.1 Ym Mhennod 4 Papur Ymgynghori 2 fe wnaethom ddechrau drwy ystyried cwmpas cynllun trwyddedu newydd ar gyfer gweithredwyr HARPS. Dros dro fe wnaethom argymhell diffinio gweithredwr HARPS fel unrhyw fusnes sy'n cludo teithwyr er hurio neu er elw trwy ddefnyddio cerbydau awtomatig iawn ar ffordd heb yrrwr dynol na ddefnyddiwr â chyfrifoldeb.
- 4.2 Roedd y mwyafrif o ymgynghoreion (79%) yn cytuno. Fodd bynnag, fe wnaeth rhai ymgynghoreion fynegi amheuan ynghylch yr ymadroddion "ar ffordd" a "hurio neu elw". Rydym yn nodi'r pryder y gallai diffinio HARPS fel "ar y ffordd" fod yn rhy gul, a byddwn yn ystyried ymestyn hwn i "ar ffordd neu fan cyhoeddus arall". Fel y'i trafodwyd mewn cysylltiad â cherbydau sy'n eiddo preifat isod, byddwn hefyd yn adolygu a ddylid cyfyngu'r cynllun i'r rhai hynny sy'n cludo teithwyr "er hurio neu er elw".

YR ANGEN AM HYBLYGRWYDD

- 4.3 Fe wnaethom ystyried sut y gallai cynllun trwyddedu newydd ar gyfer HARPS weithio, trwy ddefnyddio'r cynllun PSV fel man cychwyn.
- 4.4 Yn aml mynegir deddfwriaeth PSV o ran egwyddorion eang ac fe'i hategir gan ganllawiau sy'n darparu mwy o fanylion i weithredwyr. Fe wnaethom ofyn a ddylai'r ddeddfwriaeth ar gyfer HARPS hefyd nodi dyletswyddau eang gyda phwerau i gyhoeddi canllawiau statudol. Roedd cefnogaeth eang o blaid yr ymagwedd hon: roedd 87% o ymgynghoreion yn cytuno.

A ydych yn cytuno y dylai'r ddeddfwriaeth osod dyletswyddau eang, gyda'r pŵer i gyhoeddi canllawiau statudol i ategu'r rhwymedigaethau hyn?



- 4.5 Mae'n anodd rhagweld sut y bydd HARPS yn datblygu. Ar y sail hon, fe wnaeth llawer o ymgynghorion bwysleisio pwysigrwydd hyblygrwydd. Mae'r argyfwng COVID-19 wedi pwysleisio'r neges ei bod yn eithriadol o anodd gynllunio ar gyfer y dyfodol. Felly rydym wedi ein calonogi gan y gefnogaeth a ddangoswyd o blaid fframwaith rheoleiddiol a all ddatblygu wrth i faterion newydd godi.

ESEMPTIADAU

- 4.6 Mae deddfwriaeth PSV a hurio preifat yn cynnwys llawer o esemptiadau. Er enghraifft, mae grwpiau cymunedol a gwasanaethau bysiau cymunedol wedi'u hesemptio rhag rhai gofynion rheoleiddiol. Roedd y mwyafrif o ymatebwyr yn credu bod diogelwch o'r pwys mwyaf: felly, o leiaf ar y cychwyn, ni ddylai'r esemptiadau presennol fod yn gymwys.
- 4.7 Fodd bynnag, roedd llawer o ymgynghorion am annog arloesi. Roedd y mwyafrif o'r farn y dylai'r Ysgrifennydd Gwlasol gael y pŵer i esemptio treialon penodol rhag o leiaf rhai agweddau ar y cynllun, cyhyd â bod y gweithredwr wedi gwneud achos llym dros ddiogelwch.

ENW DA A CHYMHWYSEDD PROFFESIYNOL

- 4.8 O dan ddeddfwriaeth gyfredol, mae'n rhaid i'r rhai hynny sy'n ymgeisio am drwyddedau gweithredwr safonol arddangos eu bod, er enghraifft, ag enw da ac yn broffesiynol gymwys. Roedd y mwyafrif o ymatebwyr (77%) yn cytuno y dylai'r meini prawf hyn (neu rai tebyg) gael eu cynwys o fewn y cynllun HARPS.
- 4.9 Roedd llawer o ymatebwyr yn cefnogi'r syniad y dylai gweithredwr HARPS gyflogi rheolwr trafndiaeth cymwys, hyd yn oed os byddai'n anodd pennu'r sgiliau gofynnol ar

y dechrau. Fe wnaeth ymgylch ddarparu awgrymiadau ymarferol ynghylch cyrsiau posibl ac ymagweddau at ardystio. Fel dewis arall, dywedwyd y gallai cwmnïau ddatblygu systemau rheoli diogelwch a fyddai'n dyrannu cyfrifoldebau trwy'r sefydliad.

DYLETSWYDDAU GWEITHREDWYR

- 4.10 Roedd consenws eang ynghylch y prif ddyletswyddau ar gyfer gweithredwyr HARPS . Roedd ymgylch yn cytuno y dylai gweithredwyr HARPS fod yn gorfod cynnal cerbydau; yswirio cerbydau; goruchwylio cerbydau, ac adrodd ar wrthdrawiadau a digwyddiadau eraill. Rydym o'r farn bod y penawdau hyn yn ffurfio'r sail i unrhyw ddeddfwriaeth ddrafft.
- 4.11 Roedd llai o gonsensws ynghylch sut y dylid gorfodi gweithredwyr HARPS i ddiogelu teithwyr rhag ymosodiadau, enllibion ac aflonyddu gan deithwyr eraill. Mae'n amlwg bod llawer o anawsterau ynghylch sut i ddiogelu teithwyr mewn gofod bach a rennir, heb bresenoldeb gyrrwr neu oruchwyliwr dynol arall. Mae'n dal i fod yn her fawr i'r diwydiant i sicrhau bod cerbydau a rennir yn gweithio.

GWYBODAETH YNGHYLCH PRISIAU

- 4.12 Mewn ymateb i'n cwestiwn ar wybodaeth ynghylch prisiau, roedd ymgylch yn cytuno bod angen i deithwyr HARPS gael mynediad i wybodaeth dryloyw ar brisiau cyn archebu. Roedd safbwyntiau cymysg, fodd bynnag, ynghylch a ddylai'r asiantaeth drwyddedu HARPS gael y pŵer i dynnu'r drwydded yn ôl o weithredwr a oedd yn methu â darparu'r wybodaeth hon.

PA ASIANTAETH?

- 4.13 Yn olaf, ni wnaethom fynegi barn ar ba asiantaeth a ddylai weinyddu'r broses o drwyddedu gweithredwyr HARPS, gan fod hwn yn benderfyniad i'r Llywodraeth yn hytrach na Chomisiynau'r Gyfraith. Fodd bynnag, fe wnaethom groesawu sylwadau i'w trosglwyddo i DfT.
- 4.14 Ysgogodd hyn farnau o blaid ystod o sefydliadau, gan gynnwys y Comisiynwyr Traffig, Yr Asiantaeth Safonau Gyrrwr a Cherbydau a'r asiantaeth sicrwydd diogelwch newydd a drafodwyd ym Mhapur Ymgynghori 1.

Cerbydau sy'n eiddo preifat ar gyfer teithwyr yn unig

- 5.1 Roedd Papur Ymgynghori 2 yn canolbwyntio ar gerbydau awtomatig iawn a awdurdodir i'w defnyddio heb yrrwr na ddefnyddiwr â chyfrifoldeb (cerbydau ar gyfer teithwyr yn unig). Roedd Pennod 4 yn ystyried gwasanaethau masnachol ar gyfer teithwyr. Mewn cyferbyniad â hynny, roedd Pennod 5 yn ystyried cerbydau ar gyfer teithwyr yn unig sy'n eiddo preifat, ac a fwriedir ar gyfer defnydd preifat yn hytrach na defnydd masnachol.

GOSOD CYFRIFOLDEBAU AR Y CEIDWAD

- 5.2 Yn absenoldeb gyrrwr neu ddefnyddiwr â chyfrifoldeb, mae cwestiwn allweddol yn dod i'r amlwg: pwy ddylai ddal cyfrifoldeb cyfreithiol ar gyfer addasrwydd i'r ffordd fawr, gosod diweddariadau a symud cerbydau sy'n achosi rhwystrau?
- 5.3 Ein cynnig canolog oedd y dylai'r ceidwad ysgwyddo'r cyfrifoldebau hynny. Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cytuno: roedd dau draean (68%) yn cytuno y dylai'r person sy'n cadw'r cerbyd fod ysgwyddo'r cyfrifoldeb cyfreithiol, ac roedd tri chwarter (75%) yn cytuno y dylid rhagdybio mai'r ceidwad cofrestredig yw hwn.
- 5.4 Fodd bynnag, mae gosod cyfrifoldebau ar y ceidwad yn arwain at lawer o broblemau anodd ynghylch ffiniau, yn arbennig pan yw cerbyd wedi'i brydlesu (e.e. gan gwmni gyllid i unigolyn). Er bod ymatebwyr wedi derbyn nodau ein cynigion, fe wnaethant fynegi pryderon ynghylch cymhlethdod ein hymagwedd at gerbydau a brydlesir. Hefyd roedd pryder ynghylch sut y byddai ein rhaniad rhwng gwasanaethau preifat a masnachol yn cymhwyso i fodolau busnes newydd megis benthycu cyfoedion i gyfoedion (P2P).

FFINIAU CYMHLETH

Pryd mae contract prydlesu'n hafal i berchenogaeth breifat?

- 5.5 Y ffin drafferthus gyntaf yw sut i wahaniaethu rhwng prydlesu cerbyd awtomatig iawn mewn ffordd y bydd pobl yn ystyried ei bod yn hafal i berchenogaeth breifat a rhentu cerbyd am gyfnod byr fel gwasanaeth i deithwyr. Er y gallai perchenogion preifat ddisgwyl ysgwyddo cyfrifoldebau, efallai na fydd pobl sy'n rhentu.
- 5.6 Fe wnaethom awgrymu y dylid ystyried prydleswr fel gweithredwr HARPS oni bai fod y cerbyd at ddefnydd unigol daliwr y brydles am o leiaf chwe mis. Yma, dim ond mwyafrif bach (53%) oedd yn cytuno, gyda llawer yn awgrymu bod y term "defnydd unigol" yn aneglur a bod chwe mis yn fympwyol.

Beth os yw cwmni prydlesu wedi'i gofrestru fel y ceidwad?

- 5.7 Mewn llawer o drefniadau prydlesu hirdymor, mae'r prydleswr yn gosod eu henw ar y gofrestr fel y ceidwad cofrestredig er bod ganddynt ond ychydig o gyfrifoldeb o ddydd i ddydd am y cerbyd.

- 5.8 O dan yr amgylchiadau hyn, fe wnaethom ofyn a ddylai fod gweithdrefn ar gyfer trosglwyddo dyletswyddau i ddaliwr y brydles, cyhyd â bod y dyletswyddau'n cael eu hegluro'n glir a bod daliwr y brydles yn llofnodi datganiad i dderbyn cyfrifoldeb. Roedd mwyafrif yr ymgynghoreion o'r farn y dylai fod gweithdrefn drosglwyddo, ond roedd lleiafrif arwyddocaol yn amau sut y byddai'n gweithio.

Benthyca cyfoedion i gyfoedion (P2P)

- 5.9 Fe wnaethom ofyn am fenthyca P2P. Roedd llawer o ymgynghoreion o'r farn y byddai'n arwain at fylchau ym modd rheoleiddio HARPS: gallai unigolion preifat fenthyca cerbydau mewn ffordd sy'n mynd y tu hwnt i "garedigrwydd cymdeithasol" yn unig ond nad yw'n golygu'r busnes o "gludo teithwyr er hurio neu er elw".

A ALL UNIGOLION DDIWALLU'R HERIAU TECHNEGOL?

- 5.10 Gallai gweithredu cerbydau ar gyfer teithwyr yn unig fod yn feichus. Fe wnaethom ofyn a fyddai unigolion yn gallu diwallu'r heriau technegol o ddiweddarau meddalwedd, diogelu yn erbyn ymosodiadau seiber a symud cerbydau oddi ar ochr y ffordd.
- 5.11 Dros dro fe wnaethom gynnig pŵer i wneud rheoleiddiadau y gellid ei ddefnyddio i fynnu bod ceidwaid cofrestredig yn contractio gyda darparwr trwyddedig ar gyfer gwasanaethau goruchwyllo a chynnal a chadw. Roeddem yn rhagweld y byddai "darparwr trwyddedig" naill ai'n weithredwr HARPS neu y byddai'n amodol ar ofynion trwyddedu tebyg wrth drefnu cynnal a chadw a goruchwyllo.
- 5.12 Roedd y mwyafrif o ymgynghoreion (73%) yn cytuno. Fe wnaeth llawer bwysleisio y bydd goruchwyllo a chynnal a chadw yn galw am wybodaeth arbenigol nad yw'n debygol y bydd gan unigolion preifat.
- 5.13 Fodd bynnag, fe wnaeth rhai ymgynghoreion ofyn a oeddem yn gywir i esemptio perchnogion preifat rhag trwyddedu gweithredwyr, ac yna cynnwys pŵer i wneud rheoleiddiadau i fynnu contract gydag un. Roeddent o'r farn y gallai hyn fod y tu ôl ymlaen. Fe wnaeth nifer o ymgynghoreion ein hannog i ystyried mynnu bod pawb a oedd yn gweithredu cerbydau ar gyfer teithwyr yn unig yn dal trwydded HARPS, gyda rhwymedigaethau ysgafnach ("HARPS-minws") ar gerbydau a oedd yn eiddo preifat nad oeddynt yn cludo teithwyr er hurio neu er elw.

Y Ffordd Ymlaen

- 5.14 Rydym yn nodi pryderon ymgynghoreion ynghylch cymhlethdod ein cynigion a'r ansicrwydd ynghylch ffiniau allweddol. Ym Mhapur Ymgynghori 3 byddwn yn ystyried a yw'n bosibl cyflawni canlyniadau tebyg mewn ffordd symlach.
- 5.15 Lle mae cerbydau ar gyfer teithwyr yn unig yn eiddo preifat, bydd angen i rywun fod yn gyfrifol am yswiriant, cynnal a chadw, diweddariadau meddalwedd seiberddiogelwch ac ymyrraeth os bydd diffygion. Roedd llawer o ymgynghoreion yn cytuno y byddai rhai o'r cyfrifoldebau hyn yn feichus, o leiaf ar y dechrau. Bydd angen i unigolion preifat gontractio gyda thrydydd partïon (megis gweithredwyr HARPS) i sicrhau, er enghraifft, bod meddalwedd yn cael ei diweddarau a bod cerbydau'n cael eu trin os ydynt yn methu.
- 5.16 Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom gynnig dros dro y dylai cyfrifoldebau fod gyda'r person sy'n cadw'r cerbyd, yn amodol ar bŵer i wneud rheoleiddiadau i fynnu bod y

ceidwad yn contractio gyda darparwr trwyddedig. Efallai mai un ffordd i symleiddio ein cynigion allai fod i wrthdroi'r man cychwyn fel bod rhaid i'r holl gerbydau ar gyfer teithwyr yn unig sy'n cael eu defnyddio heb ddefnyddiwr â chyfrifoldeb gael eu trwyddedu gan endid trwyddedig sy'n debyg i weithredwr HARPS. Yna byddai hyn yn amodol ar bŵer i wneud rheoleiddiadau, gan ganiatáu i geidwaid a oedd yn defnyddio cerbydau ar gyfer teithwyr yn unig at ddibenion preifat wneud hynny heb ddarparwr trwyddedig os a phryd y bydd yn ddiogel gwneud hynny.

- 5.17 Ar y sail hon, ar y cychwyn, byddai'r holl gerbydau ar gyfer teithwyr yn unig yn cael eu cwmpasu gan ofynion diogelwch craidd y cynllun trwyddedu gweithredwyr HARPS. Fodd bynnag, byddai rhai darpariaethau trwyddedu gweithredwyr HARPS (megis gwybodaeth ynghylch prisiau) yn gymwys i wasanaethau masnachol i deithwyr yn unig. Wrth i ni ennill mwy o brofiad o'r mathau hyn o gerbydau, gallai darparwyr trwyddedig gytuno gyda'r ceidwad y byddai'r ceidwad yn cymryd rhai cyfrifoldebau (megis yswiriant). Yna, wrth i gynnal a chadw a diweddariadau meddalwedd ddod yn haws ac yn fwy awtomatig, byddai ceidwaid yn gallu cymryd mwy o ddyletswyddau'n gynyddol. Byddwn yn ystyried hyn ymhellach yn ein hymgyngoriad nesaf.

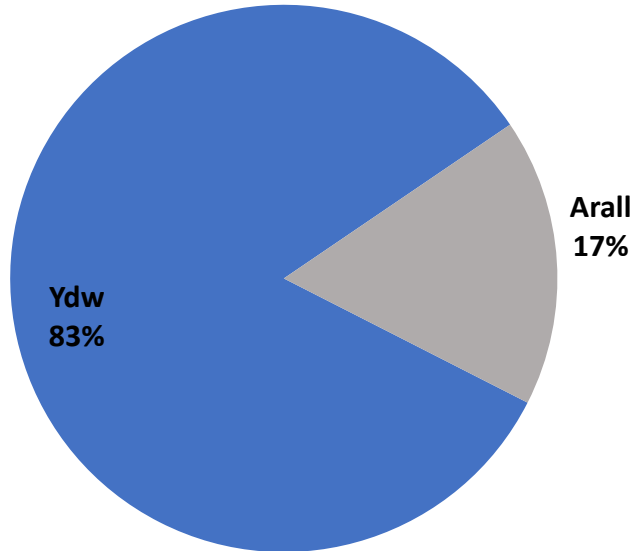
Hygyrchedd

- 6.1 Fe wnaeth llawer o ymgylgoreion bwysleisio pwysigrwydd hygyrchedd er mwyn gwireddu buddion posibl HARPS. Roedd cryn dipyn oymgysylltu gyda'r mater hwn, gan arwain at lawer o awgrymiadau ymarferol ar gyfer nodweddion a gwasanaethau i fwyafu hygyrchedd HARPS. Fe wnaeth astudiaethau achos yn cynnwys aelodau Disability Equality Scotland, Anxiety UK a Guide Dogs UK ddarparu rhagor o fewnwelediad i anghenion hygyrchedd pobl ag anableddau.
- 6.2 Roedd cefnogaeth eang dros dri chysyniad a oedd yn sail i'n papur:
- (1) **Cyd-ddylunio**, lle mae pobl hŷn ac anabl yn gweithio gyda dylunwyr, gweithredwyr a rheoleiddwyr i sicrhau bod cerbydau a gwasanaethau'n hygyrch o'r cychwyn cyntaf.
 - (2) **Yr ymagwedd "taith gyfan"**, sy'n ystyried taith o'r eiliad archebu i'r cyrchfan.
 - (3) **Rheoleiddioseiliedig ar ganlyniadau**, yn nodi 12 canlyniad hygyrchedd y gellid mesur HARPS yn eu hôl, heb ragnodi sut y dylid eu cyflawni.

YMESTYN DYLETSWYDDAU'R DDEDDF CYDRADDOLDEB

- 6.3 Mae Adran 29 Deddf Cydraddoldeb 2010 yn gosod dyletswyddau ar y rhai hynny sy'n darparu gwasanaethau i'r cyhoedd (gan gynnwys darparwyr cludiant tir rhestredig) i beidio â gwahaniaethu ac i wneud addasiadau rhesymol ar gyfer pobl ag anableddau. Dros dro, fe wnaethom gynnig ymestyn y dyletswyddau hyn i weithredwyr HARPS. Fe wnaeth hyn dderbyn cytundeb eang: dywedodd 83% o ymatebwyr le ac ni ddywedodd neb Na. O'r rhai a atebodd "arall", roedd y mwyafrif yn crybwyll yr angen i osgoi rhwystro arloesi.

**A ddylai'r dyletswyddau sy'n berthnasol i ddarparwyr
gwasanaeth trafndiaeth tir dan adran 29 Deddf
Cydraddoldeb 2010 cael eu hymestyn i weithredwyr
HARPS?**



- 6.4 Fe wnaeth nifer o ymatebion bwysleisio na ddylai pobl ag anghenion hygrychedd penodol orfod talu mwy am wasanaethau hygryrch.

SAFONAU ISAF OHYGRCHEDD

- 6.5 Roedd cefnogaeth aruthrol o blaid datblygu safonau lleiaf ar gyfer hygrychedd, wedi'u cydbwysu yn ôl yr angen i hyrwyddo arloesi. Rydym hefyd yn nodi bod grwpiau anabledig i gyd wedi cefnogi trwyddedu cenedlaethol ar gyfer gweithredwyr HARPS, gan bwysleisio pwysigrwydd safonau a chamau gorfodi cyson.
- 6.6 Hefyd roedd cytundeb eang y dylai rheoleiddio bennu canlyniadau ar gyfer defnyddwyr, yn hytrach na rhagnodi sut y dylid cyflawni'r canlyniadau hynny.
- 6.7 Pan ofynnem am feysydd i'w cwmpasu, roedd mwyafrifoedd mawr yn cefnogi gwneud darpariaeth ar gyfer sicrhau y gall teithwyr fyrrdio a gadael cerbydau; mynnu sicrwydd a gwybodaeth hygryrch os bydd amhariad; ac ehangu cymorth mewn manau dynodedig ar gyfer ymadael a chyrraedd. Fodd bynnag, roedd nifer o ymatebwyr yn ystyried bod hyn yn fater o ddylunio cerbydau a seilwaith, yn hytrach na'r gwasanaeth a ddarperir.
- 6.8 Roedd llawer o ymatebion yn amlygu y gallai rhai canlyniadau, megis helpu teithwyr i mewn i gerbydau ac allan ohonynt, alw am gymorth dynol am ryw gyfnod. Tra'n aros am ateb technolegol posibl, un ymagwedd fyddai cael cerbydau confensiynol i ddarparu ar gyfer y fath deithiau gyda gyrrwyr dynol yn hytrach na HARPS. Roedd mwy na hanner yr ymatebion yn ystyried y mater o blaid y posibilrwydd o ddarparu cymorth mewn hybiau a manau stopio dynodedig. Fe wnaeth rhai gyfeirio atdocynnwr dynol ar fwrdd cerbydau HARPS - yn arbennig y rhai o faint mwy.

DIM UN ATEB SY'N ADDAS I BAWB

- 6.9 Un thema fynych oedd yr angen i osgoi ymagwedd "un ateb sy'n addas i bawb" sy'n rhwystro arloesi. Gallai HARPS amrywio'n fawr o ran maint a modd gweithredu, gan gynnwys modelau neidio arno/neidio i ffwrdd a'r rhai hynny sy'n cael eu rhag-archebu yn unig.
- 6.10 Lle mae teithiau'n cael eu harchebu o flaen llaw, gellir eu cyflawni gan y gwasanaeth mwy priodol, ai HARPS neu wasanaeth gyda cherbydau a yrrir gan bobl. Awgrymwyd y gallai ymagwedd fflyd gymysg fod yn un ffordd i weithredwyr HARPS gyflawni gofynion hygyrchedd yn gyffredinol, er efallai na fyddai hyn yn ddichonol ar gyfer pob gweithredwr HARPS. Mewn cyferbyniad, efallai y bydd angen gofynion hygyrchedd mwy safonol ac ehangach ar gyfer modelau neidio arno/neidio i ffwrdd nas rhag-archebir er mwyn sicrhau nad yw pobl hŷn ac anabl yn cael eu cau allan o'r fath wasanaethau.
- 6.11 Yn y pen draw, bydd gofynion hygyrchedd gwahanol yn briodol i achosion defnydd gwahanol ar gyfer HARPS, yr hyn y mae'n rhaid ei ystyried fel rhan o'r cymysgedd trafndiaeth cyffredinol.

ADRODD AM DDATA

- 6.12 Y cwestiwn mwyaf rhwygol oedd a ddylid mynnu bod gweithredwyr HARPS yn cofnodi data ar ddefnydd gan bobl hŷn ac anabl. Er bod mwyafrif yn cytuno y dylent wneud hynny, fe wnaeth llawer o ymatebwyr dynnu sylw at yr angen i sicrhau y cydymffurfir â deddfau diogelu data ac y perchir preifatrwydd.

Y FFORDD YMLAEN

- 6.13 Ym mis Mawrth 2020, fe wnaeth y Llywodraeth gyhoeddi ei *Hadolygiad Rheoleiddiol ar Ddyfodol Trafndiaeth: Galwad am Dystiolaeth*. Roedd yn amlygu'r angen i weithredu'n gynnar ar hygyrchedd:

Wrth i dechnolegau a gwasanaethau newydd newid y ffordd rydym yn defnyddio, cyrchu a phrofi trafndiaeth, mae cyfle nawr i ymgorffori hygyrchedd a chydaddoldeb wrth ganol y fframwaith rheoleiddiol ar gyfer technolegau a moddau teithio newydd, tra'n sicrhau bod mesurau diogelu ar gyfer yr holl deithwyr yn cael eu parchu a'u cadw.¹⁰

- 6.14 Mae ymatebion i'r ymgynghoriad hwn yn cefnogi'r farn y dylid ymgorffori safonau hygyrchedd yn y broses reoleiddio o'r cychwyn cyntaf. Rydym hefyd yn nodi'r gefnogaeth dros safonau cenedlaethol lleiaf, ar gyfer dylunio cerbydau ac ar gyfer yr holl brofiad defnyddiwr gyda HARPS.
- 6.15 Rydym yn bwriadu dychwelyd i'r cynigion hyn ym Mhapur Ymgynghori 3, gan ystyried sut y gellid datblygu, gweinyddu a gorfodi safonau hygyrchedd ar gyfer HARPS.

¹⁰ DfT, *Adolygiad Rheoleiddiol Dyfodol Trafndiaeth: Galwad am Dystiolaeth* (Mawrth 2020), https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/873363/future-of-transport-regulatory-review-call-for-evidence.pdf.

Offer rheoleiddiol i reoli tagfeydd a chriwsio.

- 7.1 Ar ôl i'r dechnoleg gael ei chymeradwyo, mae pryder y bydd gweithredwyr HARPS yn gosod niferoedd mawr o gerbydau ar strydoedd dinasoedd. Lle mae cost gyrru'n llai na chost parcio, mae perygl y bydd cerbydau'n "criwsio" - hynny yw, byddant yn cyrchu o gwmpas yn wag rhwng archebion, gan ychwanegu at dagfeydd.
- 7.2 Yn draddodiadol, mae dinasoedd wedi rheoli criwsio gan dacsis trwy gyfyngiadau maint, sy'n gosod cap ar y nifer fwyaf o dacsis a ganiateir mewn ardal benodol. Fodd bynnag, gall cyfyngiadau maint fod yn erfyn di-awch gyda'r potensial i weithredu mewn ffordd wrth-gystadleuol. Ymddengys fod capiau ar gyfanswm niferoedd yn arbennig o anaddas ar gyfer technoleg arloesol. Os bydd yr un neu ddau weithredwr cyntaf yn llifogi'r farchnad, byddai cap yn atal darparwr arall rhag dod i mewn i'r farchnad - hyd yn oed os yw'r darparwr newydd yn gallu cynnig gwasanaeth gwell, diogelach neu ratach.
- 7.3 Ym Mhennod 7 Papur Ymgynghori 2 fe wnaethom ystyried amrywiaeth o offer i atal tagfeydd a chriwsio'n wag. Fe wnaethom ystyried pedwar ysgogiad posibl ar gyfer rheoli sut y defnyddir HARPS: Gorchmynion Rheoleiddio Traffig (TROs); taliadau parcio; prisio ffyrdd; ac ymagweddau gwahanol at gyfyngiadau maint (gan gynnwys cyflwyniad graddol).

GORCHMYNION RHEOLEIDDIO TRAFFIG

- 7.4 Mae TROs yn darparu pwerau eang i awdurdodau priffyrdd neu ffyrdd i reoleiddio'r defnydd o ffordd benodol, naill ai yn ôl traffig yn gyffredinol neu yn ôl dosbarth o draffig. Gellid defnyddio TROs, er enghraifft, i gyfyngu ar HARPS ar ffordd benodol. Fel arall, gallent wahardd yr holl draffig heblaw am HARPS. Gellid eu defnyddio i ddarparu parcio penodedig ar gyfer HARPS neu (fel arall) i atal HARPS rhag aros neu godi teithwyr mewn manau penodol.
- 7.5 Roedd ymgynghoreion yn cytuno bod TROs yn darparu pwerau hyblyg, ond gan amlygu bod y weithdrefn ar gyfer creu TROs yn lletchwith, drud ac wedi dyddio. Mae llawer o TROs yn dal i fod yn seiliedig ar bapur. Mae heriau mawr i ddigideiddio gorchmynion presennol a chynnal system ddigidol. Ar yr un pryd, mae angen creu llawer o TROs newydd yn gyflym, er mwyn rhoi effaith i'r newidiadau sy'n gysylltiedig â hyrwyddo beicio a cherdded ac i ymateb i heriau newydd (gan gynnwys trydanu ac, yn y man, HARPS). Mae hyn yn galw am weithdrefnau cyflymach, symlach ar gyfer gwneud gorchmynion.
- 7.6 Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom ystyried mentrau i wella gweithdrefnau TRO, gan gynnwys adolygiad "TRO Alpha" DfT. Roedd llawer o ymgynghoreion yn croesawu'r adolygiad hwn. Ers i'r ymgynghoriad gau, ym mis Ebrill 2020, mae'r Llywodraeth wedi cyhoeddi canllawiau a gynllunir i alluogi awdurdodau lleol i wneud TROs yn gyflymach, hyd yn oed os yw'r argyfwng COVID-19 yn ei wneud yn anodd dilyn gweithdrefnau

blaenorol.¹¹ Mae Llywodraeth yr Alban wedi cyhoeddi canllawiau tebyg mewn cysylltiad ag awdurdodau lleol yr Alban. Mae Deddf Coronafeirws (Yr Alban) 2020 yn galluogi cyrff cyhoeddus i gyhoeddi dogfennau ar-lein fel modd cydymffurfio â dyletswyddau statudol.¹² Gellir defnyddio'r profiad o ddefnyddio'r dewisiadau amgen hyn i lywio datblygiadau'r dyfodol.

- 7.7 Rydym yn gobeithio y bydd y Llywodraethau o fewn Prydain Fawr yn blaenoriaethu diwygio TRO fel rhan o'u gwaith ar ddyfodol trafndiaeth. Yn ogystal â'i fuddion eraill, rydym yn ystyried bod y gwaith hwn yn rhagflaenydd pwysig i gyflwyno cerbydau awtomatig yn llwyddiannus.

RHEOLEIDDIO WRTH YMYL Y Ffordd A PHRSIO

- 7.8 Un ateb i griwsio'n wag fyddai codi tâl uwch ar gyfer criwsio nag ar gyfer parcio . Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom ddisgrifio hyn fel newid sylweddol i ffwrdd o arfer gyfredol, lle cesglir llawer mwy o arian o barcio nag o daliadau tagfeydd. Hefyd byddai'n golygu newid o'r cydbwysedd cyfredol rhwng ceir preifat a cheir gyda mynediad a rennir. Dywedwyd wrthym fod taliadau parcio ar gyfer ceir clwb yn "llawer drutach" nag ar gyfer ceir preifat, sydd wedi rhwystro'r lledaeniad o geir clwb yn Llundain.
- 7.9 Roedd hwn yn faes dadleuol. Roedd ymgynghoreion wedi'u rhannu ynghylch a ddylai mynediad wrth ymyl y ffordd gael ei flaenoriaethu. Hefyd roedd pryder ynghylch trin cerbydau HARPS yn wahanol i gerbydau eraill ac ar wahân i faterion eraill.
- 7.10 Rydym yn cytuno bod taliadau parcio ar gyfer HARPS yn rhan o drafodaeth llawer ehangach. Bydd y chwyldro ym maes trafndiaeth drefol yn galw ar gymunedau i ailfeddwl y ffordd mae ymyl y ffordd yn cael ei reoleiddio a sut y telir amdano. Mae adolygiad datgarboneiddio'r Llywodraeth yn nodi bod oddeutu 25% o geir yn cael eu parcio ar strydoedd dros nos. Wrth i'r ceir hyn ddod yn drydanol, bydd angen mynediad sicr arnynt i fannau gwefru. Ar yr un pryd, mae'n debygol y bydd y symudiad i ffwrdd o geir preifat tuag at gerbydau â mynediad a rennir (gan gynnwys HARPS) yn galw am newid yng nghydbwysedd taliadau parcio.
- 7.11 Rydym yn awyddus y bydd gan awdurdodau lleol yr holl bwerau sydd eu hangen arnynt i weithredu'n hyblyg. Ein barn ar hyn o bryd yw bod deddfwriaeth eisoes yn ddigon eang, ac y byddai (er enghraifft) yn caniatáu i awdurdodau lleol drin dosbarthiadau cerbydau'n wahanol. Fodd bynnag, os bydd awdurdodau lleol yn canfod y byddent yn elwa o bwerau newydd, rydym yn gobeithio y bydd y Llywodraethau perthnasol yn ymateb yn ffafriol.

¹¹ DfT, *Hysbysebu gorchmynion rheoleiddio traffig yn ystod coronafeirws (COVID-19)* (21 Ebrill 2020), <https://www.gov.uk/government/publications/traffic-orders-advertising-during-coronavirus-covid-19/advertising-traffic-regulation-orders-during-coronavirus-covid-19>.

¹² Deddf Coronafeirws (yr Alban) 2020, at.6 para.9. Gweler hefyd Transport Scotland, *Canllawiau Coronafeirws (COVID-19) ar Orchmynion a Hysbysiadau Traffig Dros Dro* (2020), <https://www.transport.gov.scot/media/47432/coronavirus-covid-19-guidance-on-temporary-traffic-regulation-orders-and-notice.pdf>. Gweler hefyd Deddf Coronafeirws (yr Alban) 2020, at.6 para. 9.

PRISIO FFYRDD

- 7.12 Un ateb i griwsio yw codi tâl yn uniongyrchol ar gyfer defnyddio ffyrdd. Yn 2019, fe wnaeth Swyddfa'r Llywodraeth ar gyfer Gwyddoniaeth adolygu'r llenyddiaeth ar brisio ffyrdd, gan gasglu bod cynlluniau'n effeithiol pan ydynt yn cael eu gweithredu'n dda. Maent yn symud traffig i gyfnodau allfrig ac yn lleddfu tagfeydd. Fe wnaeth yr Academi Frenhinol Peirianeg ddisgrifio prisio ffyrdd fel yr offeryn gorau sydd ar gael i fynd i'r afael â thagfeydd.¹³
- 7.13 Ar y llaw arall, yn aml mae prisio ffyrdd wedi profi gwrthwynebiad gan y cyhoedd. Mae gyrwyr yn ystyried ei fod yn dreth ychwanegol ac yn casáu talu mwy am rywbeth sydd ganddynt eisoes.¹⁴
- 7.14 Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom awgrymu bod HARPS yn arbennig o addas ar gyfer prisio ffyrdd. Mae technoleg awtomatig yn caniatáu ymagwedd llawer mwy hyblyg. Yn hytrach na thalu un taliad tagfeydd bob dydd, gallai HARPS dalu fesul milltir a deithir, gyda chfraddau milltired gwahanol gan ddibynnu ar y ffordd, nifer y teithwyr ac amser y dydd. Byddai argaeledd data'n sicrhau bod y fath gynlluniau'n rhad i'w gweithredu. Ymhellach, gan fod HARPS yn wasanaeth newydd, ni fyddent yn dioddef oherwydd yr un broblemau derbynioldeb.
- 7.15 Fe wnaeth ymgynghoreion fynegi cryn dipyn o ddiddordeb mewn prisio ffyrdd fel modd diwallu heriau gwella ansawdd aer a lleihau tagfeydd, wrth ddisodli toll tanwydd. Fodd bynnag, nid oedd llawer o ymgynghoreion yn dymuno gweld HARPS yn cael eu trin yn wahanol i gerbydau eraill: roeddent o'r farn y gallai hyn anfanteisio HARPS a dod yn rhwystr i'w defnydd eang.
- 7.16 Rydym yn gweld achos cryf dros ddefnyddio prisio ffyrdd fel modd rheoli' eriau HARPS a thrafnidiaeth drefol yn fwy cyffredinol. Fodd bynnag, mae prisio ffyrdd yn codi materion sy'n ymestyn ymhell y tu hwnt i HARPS, gan gynnwys sut i ymdrin â threthiant ffyrdd yn y byd ar ôl tanwydd ffosil. Gellid ystyried y materion hyn yn fwy priodol gan DfT a Transport Scotland yn hytrach na chan Gomisiynau'r gyfraith.

CYFYNGIADAU MAINT

- 7.17 Roedd mwyafrif yr ymgynghoreion yn cefnogi ymagwedd raddol at gyflwyno HARPS, lle bydd gan yr asiantaeth sy'n trwyddedu gweithredwyr HARPS y pŵer i gyfyngu nifer y cerbydau y gall unrhyw weithredwr penodol eu defnyddio o fewn ardal benodol ar gyfer cyfnod cychwynnol. Fodd bynnag, fe wnaeth llawer o ymgynghoreion bwysleisio'r angen i gael mewnbwn lleol yn y broses hon. Rydym yn bwriadu dychwelyd i'r mater hwn ym Mhapur Ymgynghori 3 a chyflwyno cynigion mwy priodol.
- 7.18 Roedd llawer mwy o ddadlau ynghylch terfynau cyffredinol, sy'n rheoleiddio nifer llawn cerbydau HARPS mewn ardal benodol. O gofio'r dadleuon sy'n gysylltiedig, rydym o'r farn y gallai hwn fod yn fater i'r Llywodraeth yn hytrach na Chomisiynau'r Gyfraith. Byddwn yn trosglwyddo'r ymatebion i DfT.

¹³ Gweler PY2, paragraffau 7.66 a 7.67.

¹⁴ Sefydliad RAC, *Derbynioldeb Prisio Ffyrdd* (2011), https://www.racfoundation.org/wp-content/uploads/2017/11/acceptability_of_road_pricing-walker-2011.pdf.

Integreiddio HARPS gyda thrafnidiaeth gyhoeddus

8.1 Fel y mae *Dyfodol Symudedd: Strategaeth Drefol* Llywodraeth y DU yn ei bwysleisio, "mae'n rhaid i drafnidiaeth dorfol dal i fod yn sylfaenol i system drafnidiaeth effeithlon".¹⁵ Ym Mhennod 8 Papur Ymgynghori 2, dywedom y gallai HARPS naill ai fod yn fath o drafnidiaeth dorfol neu ei chefnogi. Gallai HARPS gyfrannu at drafnidiaeth dorfol mewn dwy ffordd.

- (1) Gallent weithredu mewn ffyrdd rydym yn eu cysylltu â bysiau a thramiau. Arweiniodd hyn at gwestiynau ynghylch i ba raddau y dylai rheoleiddio bysiau fod yn gymwys.
- (2) Gallai HARPS llai fod yn rhan o gymysgedd trafnidiaeth cyffredinol sy'n annog pobl i ddefnyddio cludiant cyhoeddus trwy (er enghraifft) fynd â phobl i'r orsaf.

PRYD DDYLAI HARPS FOD YN DESTUN RHEOLEIDDIO BYSIAU?

8.2 Ym Mhapur Ymgynghori 2 fe wnaethom ddisgrifio rhai o gymhlethdodau rheoleiddio bysiau presennol. Rheoleiddir yr holl gerbydau sy'n cludo mwy nag wyth teithiwr fel PSVs. Felly mae'n rhaid i weithredwyr bysiau gael eu trwyddedu fel gweithredwyr PSV. Yn ogystal, mae gwasanaethau bysiau lleol yn destun rheoleiddiadau ychwanegol, sy'n gwahaniaethu rhwng Llundain a gweddill y wlad. Yn Llundain, mae gwasanaethau bysiau'n cael eu masnachfreinio gan Transport for London. Y tu allan i Lundain, mae'r system wedi'i datreoleiddio yn y bôn, ond mae'r Comisiynwyr Traffig yn gweinyddu cofrestru llwybrau a gofynion ynghylch prydlondeb.

8.3 Dros dro fe wnaethom gynnig y dylid trin cerbydau HARPS fel bysiau at ddibenion masnachfreinio, cofrestru llwybrau a phrydlondeb os gallant gludo mwy nag wyth teithiwr ar y tro, codi tocynnau ar wahân ac os nad ydynt yn syrthio o fewn esemptiadau presennol. Roedd oddeutu hanner yr ymgynghoreion yn cytuno. Fodd bynnag, roedd y mater yn ddadleuol, gyda thrafodaeth (er enghraifft) ynghylch y trothwy arfaethedig o wyth teithiwr.

8.4 Rydym yn ddiolchgar i ymgynghoreion am eu hymatebion manwl, a oedd yn dangos rhai o'r tensiynau a dadleuon ynghylch sut mae'r DU yn rheoleiddio gwasanaethau bysiau ar hyn o bryd. Hyd yn oed ym mis Chwefror 2020, roedd yn amlwg bod y modd rheoleiddio bysiau ar fin newid,¹⁶ wrth i awdurdodau trafnidiaeth gymryd mwy o reolaeth ar eu cymysgedd trafnidiaeth, er mwyn diwallu'r heriau a gyflwynir gan newid yn yr hinsawdd a llygredd aer. Ers i'n hymgyngoriad gau, mae heriau newydd wedi codi: sut

¹⁵ DfT, *Dyfodol Symudedd: Strategaeth Drefol* (Mawrth 2019) https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/846593/future-of-mobility-strategy.pdf, Egwyddor 4.

¹⁶ Er enghraifft, ym mis Mawrth 2020, fe wnaeth DfT ganfasio barnau ar reoliadau hyblyg ar gyfer bysiau: gweler DfT, *Adolygiad rheoleidiol Dyfodol Trafnidiaeth* (16 Mawrth 2020) <https://www.gov.uk/government/consultations/future-of-transport-regulatory-review-call-for-evidence-on-micromobility-vehicles-flexible-bus-services-and-mobility-as-a-service>.

allwn ni ddiogelu gyrwyr bysiau a chynnal cadw pellter cymdeithasol ar gludiant cyhoeddus wrth geisio ailgynnau'r economi ar ôl cyfyngiadau symud.

- 8.5 Rydym yn derbyn na ddylai unrhyw ymgais i ddiffinio gwasanaeth bysiau fod yn sownd mewn safbwynt sydd wedi dyddio. Byddai hyn yn awgrymu ei fod yn well gadael y mater o pryd mae HARPS yn syrthio o fewn gofynion masnachfreinio, cofrestru a phrydlondeb i gorff sy'n gwneud rheoleiddiadau. Byddwn yn dychwelyd i'r mater hwn ym Mhapur Ymgynghori 3.

CYNLLUN PARTNERIAETH STATUDOL

- 8.6 Yn olaf, fe wnaethom ystyried cynllun statudol i feithrin cydweithredu rhwng gweithredwyr HARPS ac awdurdodau trafndiaeth. Dros dro fe wnaethom gynnig, lle mae awdurdodau trafndiaeth yn darparu cyfleusterau i HARPS (megis manau aros ger gorsafoedd), gallent osod safonau - yn arbennig cymryd rhan mewn cynlluniau tocynnau integredig..
- 8.7 Roedd mwyafrif yr ymgynghoreion(74%) yn cefnogi'r fath gynlluniau, yn arbennig oeddent yn caniatáu i ddefnyddwyr gynllunio, archebu a thalu am deithiau ar un platfform digidol. Roedd pryder, fodd bynnag, ynghylch gwneud cynlluniau'n orfodol.
- 8.8 Fe wnaethom gyflwyno'r syniad mewn amlinellau eang iawn yn unig. Mae llawer o safonau a allai gael eu gorfodi ar weithredwyr (gan gynnwys rhwymedigaethau i fod yn hygyrch ac i ddarparu data i reoleiddwyr ar amodau teithio a ffyrdd. Hefyd mae llawer o gyfleusterau a allai gael eu darparu, yn amrywio o barcio a lonydd blaenoriaethu i gyfleusterau gwefru a depos. Nid ydym yn ystyried bod y fath safonau'n orfodol: byddai llawer o fodolau busnes yn syrthio y tu allan i'r cynllun. Byddai safonau'n gymwys dim ond lle byddai HARPS yn ffurfio partneriaeth ag awdurdod trafndiaeth ac yn cael buddion o ganlyniad.
- 8.9 Ein ffordd betrus o feddwl ar hyn o bryd yw y dylai unrhyw ddeddfwriaeth newydd ar HARPS wneud rhyw ddarpariaeth ar gyfer cynlluniau partneriaeth. Nid ydym mewn sefyllfa i ddylunio'r cynnwys ar gynlluniau o'r fath: bydd hynny'n fater i awdurdodau trafndiaeth wrth iddynt gael eu hwynebu gyda realiti HARPS yn eu hardal. Fodd bynnag, ym Mhapur Ymgynghori 3 byddwn yn ystyried y posibilrwydd o bŵer statudol eang, i ganiatáu i gynlluniau gael eu datblygu yn y dyfodol.