

MEMORANDWM CYDSYNIAD DEDDFWRIAETHOL

Y BIL CERBYDAU AWTOMEIDDIEDIG

1. Gosodir y Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol hwn o dan Reol Sefydlog ("RhS") 29.2. Mae Rheol Sefydlog 29 yn rhagnodi bod rhaid gosod Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol, a chaniateir cyflwyno Cynnig Cydsyniad Deddfwriaethol gerbron Senedd Cymru, os bydd Bil Seneddol y DU yn gwneud darpariaeth mewn perthynas â Chymru at unrhyw ddiben o fewn cymhwysedd deddfwriaethol Senedd Cymru, neu'n addasu cymhwysedd deddfwriaethol Senedd Cymru.
2. Cyflwynwyd y Bil Cerbydau Awtomeiddiedig ("y Bill") yn Nhŷ'r Arglwyddi ar 8 Tachwedd 2023. Mae'r Bil ar gael yn:
<https://bills.parliament.uk/publications/52908/documents/3984>

Amcanion y polisi

3. Mae cerbydau awtomeiddiedig yn agos iawn at gael eu masnacheiddio mewn marchnadoedd ledled y byd. Erbyn 2035 mae'n bosibl y bydd 40% o geir newydd yn y DU yn gallu gyrru eu hunain. Mae'n debygol y bydd gwasanaethau dosbarthu nwyddau a gwasanaethau i deithwyr yn gweithredu cerbydau sy'n gallu gyrru eu hunain o fewn amserlen debyg.
4. Sefydlodd Llywodraeth y DU y Ganolfan Cerbydau Cysylltiedig ac Awtonomaidd (CCAV) yn 2015 i ddod â datblygwyr technoleg Symudedd Cysylltiedig ac Awtonomaidd (CAM), gweithgynhyrchwyr a chyflenwyr cerbydau, y byd academaidd, yswirwyr, llywodraeth leol a rhanbarthol a chyrrff trafniadaeth ynghyd, ymhlith llawer eraill, i brofi a datblygu polisi ac i adeiladu galluedd a chadwyni cyflenwi'r DU.
5. Gweledigaeth Llywodraeth y DU ar gyfer Symudedd Cysylltiedig ac Awtonomaidd yw y bydd y DU, erbyn 2025, yn dechrau gweld cerbydau sy'n gallu gyrru eu hunain yn cael eu defnyddio, gan wella ffyrdd y caiff pobl a nwyddau eu symud o amgylch y wlad a chreu marchnad fasnachol gynnar ar gyfer y technolegau. Bydd y farchnad hon yn cael ei galluogi gan fframwaith rheoleiddio, deddfwriaethol a diogelwch cynhwysfawr, a wasanaethir gan gadwyn gyflenwi a sylfaen sgiliau gref ym Mhrydain, a bydd yn cael ei defnyddio'n hyderus gan fusnesau a'r cyhoedd fel ei gilydd.

Crynodeb o'r Bil

6. Mae'r Bil yn gweithredu argymhellion yr adolygiad pedair blynedd o'r trefniadau rheoleiddio ar gyfer cerbydau awtomeiddiedig a gynhaliwyd ar y cyd gan Gomisiwn y Gyfraith Cymru a Lloegr a Chomisiwn y Gyfraith yr Alban ("Comisiynau'r Gyfraith"). Bwriedir iddo osod y fframwaith cyfreithiol ar gyfer defnyddio cerbydau sy'n gallu gyrru eu hunain yn ddiogel ym Mhrydain Fawr.
7. Cyhoeddwyd ymateb Llywodraeth y DU i'r argymhellion yn Connected and Automated Mobility 2025: [Realising the benefits of self-driving vehicles in the](#)

[UK](#) (CAM 2025) ym mis Awst 2022. Yn seiliedig ar argymhellion Comisiwn y Gyfraith, ymrwymodd CAM 2025 i amlinellu fframwaith cyfreithiol a diogelwch i ddarparu eglurder ynghylch cyfrifoldeb am gerbydau sy'n gallu gyrru eu hunain a gosod gofynion diogelwch newydd ar waith. Mae'r fframwaith yn berthnasol i systemau sy'n gallu gyrru cerbyd, am rywfaent o daith neu daith gyfan, heb unrhyw fewnbwn gan berson. Ystyrir bod systemau o'r fath yn systemau 'di-yrwr', ac mae'r cyfrifoldebau cyfreithiol yn wahanol. Mae'r dechnoleg hon yn wahanol i dechnoleg sy'n cefnogi gyrrwr (technoleg cymorth gyrrwr), lle mae'r gyrrwr bob amser yn parhau i fod yn gyfrifol. Argymhellodd Comisiwn y Gyfraith y dylai fod yn drosedd marchnata cerbyd fel cerbyd di-yrwr os nad yw'n bodloni'r diffiniad cyfreithiol.

8. Mae'r Bil yn gwneud darpariaeth sy'n rheoleiddio defnyddio cerbydau awtomeiddiedig. Yn fras mae'n gwneud hyn drwy:
 - greu cyfundrefn awdurdodi sy'n rhoi pŵer i'r Ysgrifennydd Gwladol awdurdodi cerbydau awtomeiddiedig penodol neu gategoriâu o gerbydau awtomeiddiedig i'w defnyddio ar ffyrdd;
 - gwneud darpariaeth ynghylch "cyrff a reoleiddir", a fydd yn gyfrifol am swyddogaethau awtomeiddiedig mewn cerbydau a gweithredu cerbydau awtomeiddiedig sydd wedi cael eu hawdurdodi;
 - gwneud darpariaeth helaeth ar gyfer gorfodi mewn perthynas â cherbydau awtomeiddiedig, gan gynnwys mewn perthynas â chyrff a reoleiddir;
 - darparu ynghylch system drwyddedu ar gyfer cerbydau awtomeiddiedig sy'n cludo teithwyr.
9. Mae gan y Bil saith rhan:
 - Rhan 1: Cynllun rheoleiddio ar gyfer cerbydau awtomeiddiedig
 - Rhan 2: Atebolrwydd troseddol am ddefnyddio cerbydau
 - Rhan 3: Plismona ac ymchwiliadau
 - Rhan 4: Cyfyngiadau ar farchnata
 - Rhan 5: Trwyddedau ar gyfer gwasanaethau i deithwyr sy'n defnyddio cerbydau awtomeiddiedig
 - Rhan 6: Addasu cyfundrefnau presennol
 - Rhan 7: Darpariaeth Cyffredinol

Darpariaethau yn y Bil y ceisir cydsyniad ar eu cyfer

10. **Mae cymal 40** o'r Bil yn effeithio ar faterion datganoledig drwy roi swyddogaethau a gedwir yn ôl i awdurdodau datganoledig Cymru (awdurdodau lleol yng Nghymru), ac felly mae angen cydsyniad y Senedd. Drwy reoliadau a wnaed o dan gymal 40, caiff yr Ysgrifennydd Gwladol ofyn am adroddiadau gan brif swyddog heddlu ac awdurdodau penodol sy'n cynnwys Gweinidogion yr Alban ac awdurdodau lleol yng Nghymru, ond nid Gweinidogion Cymru. Credwn ei bod yn bosibl bod hepgor Gweinidogion Cymru yn gamgymeriad, ac rydym yn trafod hyn â Llywodraeth y DU.

11. **Mae cymalau 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 90 a 97, ac Atodlen 6 i'r Bil** o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Senedd, ac felly mae angen cydsyniad y Senedd, gan eu bod yn ymwneud â thrwyddedu tacsis, gyrywyr tacsis, cerbydau hurio preifat, gyrywyr cerbydau hurio preifat a gweithredwyr cerbydau hurio preifat.
12. Mae cymal 82 yn rhoi'r pŵer i'r awdurdod cenedlaethol priodol (Gweinidogion Cymru) i roi trwydded i berson at ddiben darparu gwasanaeth i deithwyr sy'n defnyddio cerbydau awtomeiddiedig. Rhoddir pŵer i Weinidogion Cymru roi trwydded yng Nghymru ar gyfer gwasanaeth i deithwyr sy'n defnyddio cerbydau awtomeiddiedig sy'n debyg i dacsï neu gerbyd hurio preifat, ochr yn ochr â'r Ysgrifennydd Gwladol dros Ddrafnidiaeth, sy'n rhoi'r trwyddedau hyn yn Lloegr. Pan fydd gwasanaeth i deithwyr yn defnyddio cerbydau awtomeiddiedig sy'n debyg i gerbyd gwasanaeth cyhoeddus, mae'r ddeddfwriaeth bresennol yn y maes hwn yn fater a gedwir yn ôl a bydd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Ddrafnidiaeth yn gyfrifol am roi trwyddedau yng Nghymru, Lloegr a'r Alban (er mwyn osgoi amheuaeth, ni fyddai'r agwedd hon ar y ddarpariaeth, yn ein barn ni, o fewn cymhwysedd y Senedd, oherwydd bod trwyddedu gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus yn fater a gedwir yn ôl.
13. Pan fydd deiliad trwydded yn darparu gwasanaeth i deithwyr sy'n defnyddio cerbydau awtomeiddiedig lle y gellir darparu gwasanaethau o dan y drwydded, ni ddylid trin y cerbyd o dan ddeddfwriaeth berthnasol fel cerbyd hacni, cerbyd hurio preifat neu gerbyd gwasanaeth cyhoeddus (cymal 83).
14. Mae sancsiynau sifil pan fydd amodau trwyddedau'n cael eu torri (cymal 84) a gofynion i gael eu bodloni cyn rhoi trwydded (cymalau 85 ac 87 sy'n gofyn am gydsyniad y Senedd, a chymal 86 nad yw'n gwneud hynny).
15. Mae Atodlen 6 i'r Bil yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru, fel yr awdurdod cenedlaethol priodol ar gyfer trwyddedau tacsis a cherbydau hurio preifat, i gyflwyno sancsiynau sifil mewn perthynas â'r trwyddedau hynny.
16. Mae cymal 88 yn darparu y caiff yr amodau sydd ynghlwm wrth drwydded gynnwys amodau o ran casglu a rhannu gwybodaeth, gan gynnwys rhannu gwybodaeth â'r awdurdod cenedlaethol priodol (Gweinidogion Cymru), awdurdodau cyhoeddus eraill, a busnesau preifat gan gynnwys gwneuthurwyr cerbydau ac yswirwyr. Mae amddiffyniadau ar gyfer gwybodaeth a gesglir o dan amodau trwydded sy'n darparu ar gyfer rhannu gwybodaeth.
17. Mae cymal 89 yn rhoi pwerau penodol i wneud rheoliadau i'r awdurdod cenedlaethol priodol mewn perthynas ag amrywio, adnewyddu, atal dros dro neu dynnu trwyddedau'n ôl.
18. Mae cymal 90 yn ddarpariaeth ddehongli sy'n nodi mai Gweinidogion Cymru yw'r awdurdod cenedlaethol priodol ar gyfer trwyddedau tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru.

Dirprwyo pwerau

19. Fel y disgrifir uchod, mae'r Bil yn cynnwys pwerau dirprwyedig ar gyfer Gweinidogion Cymru yng nghymalau 82 a 90.
20. Mae cymal 97 yn darparu, cyn gwneud rheoliadau, fod rhaid i'r person sy'n eu gwneud ymgynghori â'r sefydliadau cynrychioliadol sy'n briodol yn nhyb y person hwnnw. Mae rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru i'w gwneud drwy offeryn statudol. Cânt wneud: darpariaeth ganlyniadol, darpariaeth atodol, darpariaeth ddeilliannol, darpariaeth drosiannol neu ddarpariaeth arbed; darpariaeth wahanol at ddibenion neu feysydd gwahanol; a darpariaeth sy'n caniatáu arfer disgrisiwn. Maent yn ddarostyngedig i'r weithdrefn negyddol.
21. Rydym yn ystyried a ellid gwneud gwelliannau i gymal 93, sy'n galluogi'r Ysgrifennydd Gwladol, drwy reoliadau i wneud darpariaeth sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdod rheoleiddio traffig ddarparu gwybodaeth ragnodedig am fesur rheoleiddio traffig perthnasol yn Lloegr, i roi'r pŵer cyfatebol i Weinidogion Cymru o ran Cymru. Bwriad cymal 93 yw hwyluso argaeledd yr wybodaeth ddigidol y gallai cerbydau awtomeiddiedig ei defnyddio, neu, yn wir, gerbydau eraill sydd â swyddogaethau cymorth gyrwyr electronig, i gydymffurfio â'r rheolau a nodir mewn deddfwriaeth fel Gorchmynion Rheoleiddio Traffig. O ystyried y cysylltiadau rhwng systemau trafniadaeth Cymru a Lloegr, credwn y byddai'n fanteisiol i wybodaeth o'r fath fod ar gael ar yr un pryd, a byddai pwerau i Weinidogion Cymru yng nghymal 93 yn ein galluogi i weithio'n effeithiol gyda Llywodraeth y DU yn hyn o beth.

Barn Llywodraeth y DU ar yr angen am gydsyniad

22. Mae nodiadau esboniadol Llywodraeth y DU ar gyfer y Bil yn nodi bod y broses Cynnig Cydsyniad Deddfwriaethol yn cael ei sbarduno gan gymalau 40, 82-89, ac Atodlen 6. Mae hyn yn cyd-fynd ar y cyfan â safbwynt Llywodraeth Cymru.

Rhesymau dros wneud y darpariaethau hyn ar gyfer Cymru yn y Bil

23. Dim ond drwy ddeddfwriaeth sylfaenol y gellir gwneud y darpariaethau perthnasol yn y Bil. Rwyf wedi ystyried egwyddorion y Prif Weinidog ar gyfer argymhell cydsyniad i ddarpariaethau ym miliau'r DU ac rwyf o'r farn bod yr amgylchiadau canlynol yn berthnasol yn yr achos hwn:
- Mae cynnig deddfwriaethol Llywodraeth y DU yn briodol ar gyfer amgylchiadau Cymru, gan fod Llywodraeth Cymru yn cydnabod yr angen i hwyluso defnyddio cerbydau sy'n gallu gyrru eu hunain mewn modd diogel ac effeithlon.
 - Mae natur gydgyssylltiedig y system drafniadaeth yng Nghymru a Lloegr, a'r cyfuniad o faterion a gedwir yn ôl â'r materion datganoledig dan sylw, yn golygu mai'r opsiwn mwyaf effeithiol a phriodol yw i ddarpariaeth i'r ddau gael ei datblygu ar yr un pryd yn yr un offeryn deddfwriaethol. Am y rhesymau hyn, mae'n annhebygol y byddai gwneud darpariaeth drwy'r Bil Tacsis a/neu'r Bil Bysiau y bwriedir eu cyflwyno i'r Senedd yn foddhaol.
 - Fel y nodwyd uchod, mae technoleg yn datblygu'n gyflym yn y maes hwn ac mae'n bwysig bod y fframwaith deddfwriaethol yn parhau i fod yn addas ac yn cyd-fynd yn llawn ledled y DU.

Goblygiadau ariannol

24. Efallai y bydd costau gweinyddol i Lywodraeth Cymru sy'n deillio o'r system drwyddedu a nodir yn y Bil, ond rhagwelir y gellid talu'r rhain drwy gyllidebau presennol.

Casgliad

25. Am y rhesymau a nodir uchod, credaf ei bod yn briodol ymdrin â'r darpariaethau yn y memorandwm hwn, ar wahân i gymal 40 fel y mae wedi'i ddrafftio ar hyn o bryd, yn y Bil hwn ar gyfer y DU.

26. Byddaf yn rhoi diweddariad arall i'r Senedd ar y trafodaethau â Llywodraeth y DU mewn perthynas â chymalau 40 a 93 maes o law.

Julie James AS
Y Gweinidog Newid Hinsawdd
24 Tachwedd 2023