



Ymgynghoriad ar fandad cerbydau di-allyriadau: Crynodeb o'r ymatebion ac ymateb ar y cyd gan y llywodraethau

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



© Hawlfraint y Goron 2023

Trwyddedir y cyhoeddiad hwn o dan delerau fersiwn 3.0 o'r Drwydded Llywodraeth Agored, ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i <https://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> neu cysylltwch â The National Archives yn www.nationalarchives.gov.uk/contact-us.

Os ydym wedi nodi unrhyw wybodaeth trydydd parti sydd â hawlfraint arni, bydd angen i chi gael caniatâd deiliaid yr hawlfraint dan sylw.

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

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

Cynnwys

Cyflwyniad	5
Ymgysylltu â rhanddeiliaid	6
Trosolwg o'r Ymateb	7
Ymateb ar y cyd i grynodedb o'r ymatebion	9
Cwestiwn 1: (a) A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â dewis Llywodraeth y DU i gyflwyno fframwaith rheoleiddio ar gyfer y DU gyfan? (b) Neu, a ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â chyflwyno cynlluniau masnachu gwahanol gyda gofynion ar wahân mewn un neu fwy o'r gwledydd, sy'n wahanol i weddill y DU? Eglurwch eich ateb.	9
Cwestiwn 2: (a) A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â dewis Llywodraeth y DU i gyflwyno targedau blynyddol ar gyfer y DU gyfan? (b) Neu, a ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â thargedau blwyddyn ar ôl blwyddyn y mae'n rhaid eu cyrraedd o fewn pob gwlad yn y DU yn flynyddol? Eglurwch eich ateb.	11
Cwestiwn 3: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig ar gyfer y taflwybr canolog ar gyfer ceir di-allyriadau newydd a nodir yn Nhabl 1?	12
Cwestiwn 4: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig ar gyfer y taflwybr canolog ar gyfer faniau di-allyriadau newydd a nodir yn Nhabl 2?	14
Cwestiwn 5: A ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno bod y rhanddirymiadau arfaethedig (trothwyon a thaflwybrau wedi'u haddasu) yn sicrhau cydbwysedd priodol rhwng cefnogi gwneuthurwyr meintiau bach tra hefyd yn sicrhau bod pob gwneuthurwr yn chwarae rhan yn y newid i gerbydau di-allyriadau (ZEV)?	16
Cwestiwn 6: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynigion hyn ar gyfer cynnwys neu eithrio cerbydau SPV? Os ydych yn anghytuno, nodwch eich rhesymau dros categorïau SPV penodol.	18
Cwestiwn 7: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynigion ar gyfer bancio yn ystod y cyfnod 2024-2030?	19
Cwestiwn 8: A ydych yn cytuno â'r darpariaethau arfaethedig ar gyfer benthyca yn y cyfnod 2024-2026? Os ydych yn anghytuno â'r cynnig, rhowch opsiynau eraill a'ch rhesymeg.	20
Cwestiwn 9: Beth yw eich barn ar y gofynion sylfaenol arfaethedig ar gyfer cerbydau ZEV (allyriadau, amrediad lleiaf a gwarant)?	21
Cwestiwn 10: A oes gofynion sylfaenol ychwanegol y dylid eu hychwanegu at y rheoliad (yn y flwyddyn gyntaf neu yn ddiweddarach)? Rhowch eich sail resymegol.	23
Cwestiwn 11: A ydych yn cytuno neu anghytuno â'r cynnig i ddarparu credydau ychwanegol i gerbydau ZEV a ddefnyddir mewn clybiau ceir? A oes unrhyw feini prawf neu ddarpariaethau ychwanegol a all gynyddu effeithiolrwydd y cymhellion hyn? Eglurwch eich rhesymau	24
Cwestiwn 12: A yw'r mecanwaith cymell arfaethedig yn ffordd briodol a buddiol o gefnogi datblygiad cerbydau WAV di-allyriadau?	26
Cwestiwn 13: Beth yw eich barn am y lefelau taliadau arfaethedig yn y mandad ZEV?	27
Cwestiwn 14: Beth yw eich barn am y fethodoleg arfaethedig i osod targedau allyriadau CO ₂ sylfaenol ar gyfer gwneuthurwyr?	29

Cwestiwn 16: A yw'r cynnig ar gyfer rhanddirymiadau o dan y safon CO ₂ i gerbydau nad ydynt yn ZEV yn sicrhau cydbwysedd priodol rhwng cefnogi gwneuthurwyr niferoedd bach a lleihau'r cynnydd mewn allyriadau o gerbydau peiriant tanio?	31
Cwestiwn 17: Beth yw eich barn am y categorïau arfaethedig ar gyfer eithriadau o'r safon CO ₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV?	32
Cwestiwn 18: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig ar gyfer sut y byddai creu pyllau yn gweithredu o dan y mandad ZEV a safon CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV ?	33
Cwestiwn 19: Beth yw eich barn am y dull arfaethedig ar gyfer gosod targedau CO ₂ nad ydynt yn ZEV ar gyfer gwneuthurwyr newydd sy'n ymuno â marchnad y DU?	34
Cwestiwn 20: Beth yw eich barn am y mecanwaith arfaethedig hwn i alluogi gorgydymffurfio â'r mandad ZEV i helpu i gydymffurfio â rheoliad CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV ?	35
Cwestiwn 21: Beth yw eich barn am y mecanwaith arfaethedig hwn i alluogi gorgydymffurfio â'r safon CO ₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV i helpu i gydymffurfio â thargedau'r mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)?	36
Cwestiwn 22: Beth yw eich barn am lefelau a strwythur y system dalu arfaethedig ar gyfer y rheoliad CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV?	37
Cwestiwn 23: Beth yw eich barn am yr amserlen a'r broses arfaethedig ar gyfer adrodd ar ddata a chydymffurfio â'r mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a chynllun CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV?	38
Cwestiwn 24: A ydych yn cefnogi neu'n gwrthwynebu'r cynnig i barhau i adolygu'r rheoliad?	39
Cwestiwn 25: Beth yw eich barn am effaith bosibl y ddau gynllun arfaethedig ar gymunedau yn rhannau mwy gwledig ac anghysbell y DU ac ar y busnesau hynny sy'n ymwneud â gwerthu cerbydau yn yr ardaloedd hynny?	40
Rhestr o'r ymatebwyr	42
Atodiad A - Meini Prawf Credyd Clybiau Ceir y Mandad Di-allyriadau	46

Cyflwyniad

1. Mae Llywodraeth y DU a'r gweinyddiaethau datganoledig yn cymryd camau ar y cyd i gyflymu'r broses o ddatgarboneiddio trafndiaeth y ffyrdd, gan greu miloedd o swyddi medrus iawn, ysgogi buddsoddiad, a sbarduno cyfleoedd allforio newydd i fusnesau'r DU. Wrth i Lywodraeth y DU wireddu ei hymrwymiad i bob car a fan newydd fod yn ddi-allyriadau (ZE) yn y bibell ôl erbyn 2035, bydd gyrwyr yn elwa ar gostau rhedeg is a bydd y DU yn gweld buddsoddiadau newydd sylweddol yn y gwaith o ddatblygu a gweithgynhyrchu batris, moduron trydan ac electroneg pŵer yn ogystal ag yn y rhwydwaith pwynt gwefru sy'n hanfodol ar gyfer fflyd o geir a faniau di-allyriadau newydd.
2. Yn 2021, roedd ceir a faniau'n cyfrif am 18% o allyriadau nwyon tŷ gwydr economi'r DU, gan wneud datgarboneiddio trafndiaeth ffyrdd yn ffocws allweddol wrth i ni drawsnewid yr economi a rhoi diwedd ar ein cyfraniad at y newid yn yr hinsawdd. Cerbydau di-allyriadau (ZEVs) yw'r unig lwybr i fynd i'r afael ag allyriadau ceir a faniau gan nad yw ZEVs yn allyrru unrhyw nwyon tŷ gwydr yn y bibell wacáu ac maent yn cynhyrchu 81% yn llai o allyriadau na pheiriannau tanio cyfatebol yn ystod eu hoes, gan gynnwys yn y cyfnod gweithgynhyrchu. Maent yn rhatach i fod yn berchen arnynt, mae angen llai o waith cynnal a chadw arnynt, a byddant yn sicrhau manteision sylweddol i ansawdd aer trwy leihau allyriadau llygryddion niweidiol.
3. Cynhaliwyd yr ymgynghoriad terfynol ar fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a rheoleiddio allyriadau carbon deuocsid (CO₂) ar gyfer ceir a faniau newydd yn y DU rhwng 30 Mawrth a 24 Mai 2023. Mae'r ymateb hwn yn amlinellu'r dull gweithredu ar y cyd y mae Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban a'r Adran Seilwaith (GI) yn ei ddefnyddio i reoleiddio cyflymder lleiaf y newid hwn, sicrhau cyflenwad digonol o gerbydau i ddefnyddwyr, a darparu sicrwydd buddsoddi ar gyfer defnyddio seilwaith ategol.

Ymgysylltu â rhanddeiliaid

4. Yn ystod yr ymgynghoriad terfynol, cynhaliwyd rhaglen ymgysylltu helaeth â rhanddeiliaid i ddeall y farn a'r safbwyntiau ar yr amrywiol nodweddion dylunio yn well, a oedd yn cynnwys byrddau crwn Gweinidogol, gweithdai dan arweiniad swyddogion a chyfarfodydd dwyochrol.
5. Cafwyd cyfanswm o 146 ymateb i'r ymgynghoriad terfynol, 46 gan unigolion preifat a'r gweddill gan amrywiaeth o sefydliadau gan gynnwys:
 - gwneuthurwyr cerbydau
 - cymdeithasau masnach
 - gweithredwyr pwyntiau gwefru/seilwaith
 - darparwyr a dosbarthwyr ynni
 - sefydliadau o blaid cerbydau trydan
 - gweithredwyr fflydoedd
 - gwneuthurwyr peiriannau/gyriant
 - sefydliadau anllywodraethol
 - gweithredwyr trafnidiaeth
 - cwmnïau yswiriant
 - cwmnïau dosbarthu nwyddau

Trosolwg o'r Ymateb

6. Mae Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban, a'r Adran Seilwaith (Gogledd Iwerddon) wedi ymrwymo i fandad ZEV cryf a rheoliad allyriadau CO₂ o gerbydau nad ydynt yn rhai ZEV sy'n helpu i bennu'r cyflymder ar gyfer newid uchelgeisiol. Ar ôl ystyried yr ymatebion i'r ymgynghoriad, nid yw dyluniad cyffredinol y cynlluniau masnachu wedi newid ers yr ymgynghoriad, gyda rhai diweddariadau bach, technegol a diweddariadau wedi'u targedu i adlewyrchu datblygiadau ers cyhoeddi ac i roi eglurder pellach ar y cynnig.
7. Bydd y mandad ZEV yn berthnasol i Gymru, Lloegr a'r Alban o fis Ionawr 2024 ymlaen. Bwriad yr Adran Seilwaith (NI) o hyd yw y bydd Gogledd Iwerddon yn ymuno â'r mandad pan fydd y Cynulliad yn gallu pasio'r ddeddfwriaeth ofynnol. Yn y cyfamser, bydd Gogledd Iwerddon yn cadw fersiwn o'r rheoliad allyriadau CO₂ presennol sydd wedi'i graddio'n briodol ar gyfer ceir a faniau newydd.
8. Nid yw swyddogaeth y cynllun mandad ZEV wedi newid. Bob blwyddyn, gosodir targed di-allyriadau i wneuthurwyr cerbydau fel canran o gyfanswm eu gwerthiant blynyddol. Bydd y rheoliad yn ei gwneud yn ofynnol ar gyfer pob cerbyd nad yw'n ZEV a werthir, bod yn rhaid i'r gwneuthurwr fod â lwfans ZEV, yr uned a ddefnyddir i fesur cydymffurfiaeth. Bydd gwneuthurwyr yn cael digon o lwfansau, felly os ydynt yn cyrraedd eu targed, ni fydd angen lwfansau ychwanegol arnynt. Os yw gwneuthurwr yn gwerthu mwy o ZEVs na'i darged, bydd ganddo warged o lwfansau y gall eu gwerthu, eu bancio neu eu trosi. Os yw gwneuthurwr yn gwerthu llai o ZEVs na'i darged, gall brynu, benthyca, defnyddio lwfansau banc, neu drosi lwfansau allyriadau CO₂ i fodloni ei rwymedigaeth, neu wneud taliad cydymffurfio terfynol.
9. Nid yw swyddogaeth y cynllun allyriadau CO₂ wedi newid. Bydd gwneuthurwyr yn cael targed sylfaenol ar gyfer allyriadau CO₂ yn seiliedig ar ddata 2021, a fydd yn aros yn gyson hyd at 2030. Rhaid i wneuthurwyr gael digon o lwfansau allyriadau CO₂ fel bod ganddynt un ar gyfer pob gram CO₂/km y maent yn ei allyrru ar gyfartaledd ledled y fflyd. Dyfernir digon o lwfansau i wneuthurwyr fel na fydd angen rhagor arnynt os ydynt yn cyrraedd eu targed sylfaenol. Os yw gwneuthurwr yn rhagori ar ei darged, gall werthu neu drosi lwfansau sbâr. Os yw gwneuthurwr yn methu ei darged, gall brynu lwfansau neu drosi lwfansau ZEV yn lwfansau allyriadau CO₂ i fodloni ei rwymedigaeth neu wneud taliad cydymffurfio terfynol.
10. Nid yw rhanddirymiadau ac eithriadau'n newid. Mae cerbydau pwrpas arbennig y tu hwnt i gwmpas y rheoliad ond mae fersiynau di-allyriadau'n gymwys i gael credydau. Mae gwneuthurwyr sy'n gwerthu llai na 1,000 o gerbydau nad ydynt yn ZEV wedi'u heithrio o'r cynllun allyriadau CO₂. Mae rhanddirymiadau ar gyfer y cynllun mandad ZEV yn parhau i fod yn llai na 1,000 o werthiannau ar gyfer y rhanddirymiad micro gyfaint awtomatig a llai na 2,500 ond mwy na 999 o werthiannau ar gyfer rhanddirymiad cyfaint bach, sy'n destun cais syml.

11. Y mandad ZEV yw un o'r rheoliadau mwyaf uchelgeisiol o'i fath ac mae'n rhoi sicrwydd i wneuthurwyr, gweithredwyr pwyntiau gwefru, a defnyddwyr. Wrth bennu llwybr i ddod â gwerthu ceir a faniau newydd nad ydynt yn ZEV i ben, mae'r DU mewn sefyllfa berffaith i elwa ar fanteision economaidd, cymdeithasol ac iechyd sero net.

Ymateb ar y cyd i grynodeb o'r ymatebion

Cwestiwn 1: (a) A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â dewis Llywodraeth y DU i gyflwyno fframwaith rheoleiddio ar gyfer y DU gyfan? (b) Neu, a ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â chyflwyno cynlluniau masnachu gwahanol gyda gofynion ar wahân mewn un neu fwy o'r gwledydd, sy'n wahanol i weddill y DU? Eglurwch eich ateb.

Crynodeb o'r ymatebion:

12. Roedd y rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn cytuno bron yn unfrydol (96%) â'r cynnig i gyflwyno fframwaith rheoleiddio ledled y DU ac roedd 92% yn anghytuno â chyflwyno cynlluniau masnachu gwahanol ar gyfer un neu fwy o'r gwledydd.
13. Roedd y prif resymau a roddwyd gan ymatebwyr dros gytuno â fframwaith rheoleiddio ledled y DU yn cynnwys:
 - effeithlonrwydd gweinyddol — nododd llawer fod manteision sylweddol i fwy o symrwydd i'r diwydiant ac i ddefnyddwyr o'i gymharu â chynllun datganoledig
 - sefydlogrwydd y farchnad - mynegodd gwneuthurwyr cerbydau bryder y byddai marchnadoedd datganoledig ar wahân gyda rheoliadau gwahanol yn arwain at ystumio'r farchnad ac yn ychwanegu beichiau sylweddol at wneuthurwyr a manwerthwyr, gan gynyddu costau a lleihau'r dewis o gerbydau o bosibl
 - mae'n osgoi ansicrwydd o ran cyflenwi seilwaith EV — byddai cymhlethdodau cael cynllun datganoledig yn amharu ar gynllunio busnes ar gyfer seilwaith gwefru EV

Ymateb ar y cyd:

14. Byddwn yn cyflwyno fframwaith rheoliadol sy'n berthnasol ledled Cymru, Lloegr a'r Alban, gan gydnabod bod mwyafrif llethol yr ymatebwyr yn cytuno â'n cynnig a fydd o fudd i ddiwydiant a defnyddwyr.
15. Mae'n parhau i fod yn fwriad polisi'r Adran Seilwaith yng Ngogledd Iwerddon, ynghyd â Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban, a Llywodraeth Cymru, i Ogledd Iwerddon ymuno â'r mandad ZEV ac iddo fod yn gynllun sy'n cynnwys y DU gyfan. Mae'n ofyniad yn Neddf Newid Hinsawdd 2008 i'r rheoliad gael ei gymeradwyo gan Gynulliad Gogledd Iwerddon er mwyn iddo fod yn gymwys yng Ngogledd Iwerddon. Pan fydd y Cynulliad yn gallu cymeradwyo'r ddeddfwriaeth ac yn dewis gwneud hynny, bydd Gogledd Iwerddon yn mabwysiadu'r rheoliad hwn. Tan hynny, bydd Gogledd Iwerddon yn parhau i fod yn ddarostyngedig i fersiwn o'r rheoliadau CO₂ presennol ar raddfa briodol ar gyfer ceir a faniau newydd. Ni fydd y newid hwn i hyd

a lled tiriogaethol cychwynnol y mandad ZEV yn effeithio ar feysydd eraill o ddyluniad y rheoliad.

Cwestiwn 2: (a) A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â dewis Llywodraeth y DU i gyflwyno targedau blynyddol ar gyfer y DU gyfan? (b) Neu, a ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â thargedau blwyddyn ar ôl blwyddyn y mae'n rhaid eu cyrraedd o fewn pob gwlad yn y DU yn flynyddol? Eglurwch eich ateb.

Crynodeb o'r ymatebion:

16. Roedd barn unfrydol fwy na heb (93%) y rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn cytuno â'r cynnig i gyflwyno targedau blynyddol ar gyfer y DU gyfan ac roedd 90% yn anghytuno â chyflwyno targedau gwahanol ar gyfer un neu fwy o'r gwledydd.
17. Roedd y prif resymau a roddwyd gan ymatebwyr am dargedau ar gyfer y DU gyfan yn cynnwys:
 - sefydlogrwydd y farchnad – sicrhau cynnig cyson i ddefnyddwyr ar draws y DU ac yn osgoi'r posibilrwydd o ystumio'r farchnad yn fewnol
 - heriau rheoleiddio – mae ceir a faniau'n symud ar hyd a lled y DU yn ystod eu hoes sy'n golygu y gallai targedau datganoledig fod yn aneffeithiol
18. Cododd sawl ymatebydd bryder y byddai cael targedau ar gyfer y DU gyfan yn fwy o her i rai gwledydd ond hefyd ddim yn ddigon uchelgeisiol i eraill.

Ymateb ar y cyd:

19. Byddwn yn cyflwyno targedau blynyddol ar gyfer Prydain gyfan gan gydnabod y bydd cynllun o'r fath o fudd i'r diwydiant a defnyddwyr.

Cwestiwn 3: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig ar gyfer y taflwybr canolog ar gyfer ceir di-allyriadau newydd a nodir yn Nhabl 1?

Crynodeb o'r ymatebion:

20. Derbyniwyd nifer o safbwyntiau, ond roedd y mwyafrif sylweddol o ymatebwyr yn cytuno â'r taflwybr canolog a gynigir. Roedd llawer o'r ymatebwyr yn teimlo bod y taflwybr canolog arfaethedig yn taro'r cydbwysedd cywir rhwng uchelgais a'r gallu i gyflawni. Fodd bynnag, roedd gan nifer fach o ymatebwyr bryderon penodol, er eu bod yn parhau i gefnogi'r targedau arfaethedig.
21. Nododd nifer fach o ymatebwyr, er eu bod yn cefnogi'r taflwybr canolog, na ddylai'r targedau ddod i rym tan 2025 o ystyried yr amser byr rhwng gwneud rheoliadau a'r gofynion yn dod i rym. Roedd nifer hyd yn oed llai o ymatebwyr yn cefnogi'r taflwybr, ond yn codi pryderon am ddarpariaethau seilwaith.
22. O'r rhai nad oeddent yn cefnogi'r taflwybr arfaethedig, roedd llawer mwy'n teimlo bod y targedau'n rhy wan na'u bod yn rhy gryf. Dywedodd sawl un y dylid cryfhau'r targedau i gyd-fynd â'r argymhellion a wnaed gan y Pwyllgor Newid Hinsawdd, tra bod nifer fach yn teimlo bod cynnwys hyblygrwydd yn gofyn am gynnydd yn y targedau.
23. Dywedodd rhai ymatebwyr, gwneuthurwyr cerbydau yn bennaf, fod y targedau'n rhy heriol ac y dylid eu lleihau. Y rhesymau mwyaf cyffredin am hyn oedd na fyddai'r rhwydwaith seilwaith cenedlaethol yn gallu ymdopi â'r galw am wefru, ac y gallai anawsterau godi wrth werthu cerbydau ZEV. Roedd yr ymatebwyr hyn yn fwy tebygol o ofyn am oedi tan 2025, neu i 2024 fod yn flwyddyn fonitro'n unig, gyda thargedau heb eu gorfodi.

Ymateb ar y cyd:

24. Y taflwybr olaf ar gyfer ceir fydd y taflwybr canolog fel y nodir yn y dull a ffefrir yn y ddogfen ymgynghori. Mae'r taflwybr hwn yn cyfateb i'r taflwybr yr ymgynghorwyd yn ei gylch yn yr ymgynghoriad technegol. Rydym yn cydnabod pryderon gwneuthurwyr mewn perthynas â'u strategaethau cydymffurfio eu hunain ym mlynnyddoedd cynnar y cynllun, a byddwn yn adlewyrchu hynny drwy welliannau i rai elfennau hyblyg, a drafodir yn ddiweddarach yn yr ymateb hwn.
25. Rydym yn cydnabod ymhellach bod rhai gwneuthurwyr wedi galw am oedi naill ai wrth weithredu'r mandad ZEV, neu am i 2024 fod yn 'flwyddyn fonitro' gyda thargedau'n cael eu monitro, ond nid eu gorfodi'n gyfreithiol. Ymgynghorwyd ddwywaith ar y taflwybr sy'n cael ei weithredu, gan gyrraedd y parh cyhoeddus yn gyntaf ym mis Ebrill 2022 ac, ynghyd â'r hyblygrwydd sy'n cael ei weithredu mewn perthynas â bancio a benthyca a throsglwyddo o gerbydau nad ydynt yn ZEV i rai ZEV, ein barn ni yw bod modd cyrraedd targed o 22% i'w weithredu o 2024 ymlaen o ystyried yr hyblygrwydd, a bod digon o rybudd wedi'i roi ei fod yn dod i rym.
26. Felly, mae'r targedau ar gyfer ceir di-allyriadau fel a ganlyn:

Blwyddyn	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Targed	22%	28%	33%	38%	52%	66%
Blwyddyn	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Targed	80%	84%*	88%*	92%*	96%*	100%*

*Bydd y targed yn cael ei gynnwys mewn deddfwriaeth yn y dyfodol yn ddiweddarach yn y degawd.

Cwestiwn 4: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig ar gyfer y taflwybr canolog ar gyfer faniau di-allyriadau newydd a nodir yn Nhabl 2?

Crynodeb o'r ymatebion:

27. Fel yn achos y taflwybrau ar gyfer ceir, derbyniwyd amrywiaeth eang o safbwyntiau mewn ymateb i'r cwestiwn hwn. Roedd mwy o ymatebwyr yn anghytuno â'r opsiwn a ffeirir gan y Llywodraeth o'r senario canolog nag oedd yn cytuno. Roedd y rhai a oedd yn anghytuno wedi'u rhannu rhwng rhai'n galw am fwy o uchelgais a rhai'n galw am lai. O ganlyniad, o'r tri ymateb posibl (ddim yn ddigon uchelgeisiol; o blaid; yn rhy uchelgeisiol), yr ymateb mwyaf cyffredin oedd cefnogi'r taflwybr canolog.
28. Mae'r prif resymau a roddwyd dros gefnogi'r taflwybr canolog yn cynnwys y ffaith bod y taflwybr faniau ar wahân i'r taflwybr ceir, gan adlewyrchu, yn briodol, eu gwahanol fannau cychwyn o ran argaeledd cerbydau ZEV; yn ogystal ag adlewyrchu'r ffaith bod y taflwybr wedi cynyddu o'i gymharu â'r taflwybr a nodwyd yn yr ymgynghoriad technegol yn 2022. Hefyd, dangosodd rhai o weithredwyr fflydoedd cerbydau masnachol mwyaf y DU gefnogaeth gref ar ôl ymrwymo eisoes i ddyfodol di-allyriadau, gan ddangos galw cryf y mae'n rhaid ei fodloni gydag uchelgais gymesur ar yr ochr gyflenwi.
29. O'r rhai a oedd yn erbyn, dywedodd mwy o ymatebwyr fod y taflwybr arfaethedig yn rhy uchelgeisiol, yn hytrach na ddim yn ddigon uchelgeisiol. Roedd y rhesymau a roddwyd gan y rhai a oedd yn meddwl ei fod yn rhy uchelgeisiol yn cynnwys:
- Diffyg argaeledd modelau ZEV ar gyfer manylebau penodol o gerbyd N1, fel cerbydau gwasanaeth 4x4 ac mewn cerbydau gwely fflat neu dipio
 - Anawsterau technegol wrth greu cerbydau ZEV sy'n perfformio yn yr un modd â rhai presennol nad ydynt yn gerbydau ZEV mewn agweddau fel pellter teithio neu faint o lwyth y gall cerbyd ei gario
 - Cynnydd mewn prisiau ynni, ynghyd ag ystyriaethau ariannol eraill, gan effeithio ar gyfanswm yr arbedion ariannol y byddai perchennog cerbyd N1 ZEV yn disgwyl eu gweld dros oes y cerbyd o'i gymharu â defnyddio cerbyd petrol/diesel
30. O'r rhai a oedd yn credu nad oedd y taflwybr yn ddigon uchelgeisiol, roedd y rhesymau'n cynnwys:
- Gan mai diffyg cyflenwad o gerbydau yw'r rhwystr mwyaf i fabwysiadu cerbydau ZEV masnachol, dylid ei orfodi i gynyddu trwy ddefnyddio targedau ZEV
 - Cyfeiriadau at argymhellion y Pwyllgor Newid Hinsawdd i sicrhau bod taflwybrau cerbydau masnachol yn cyd-fynd â nodau hinsawdd ehangach
31. Galwodd nifer fach o ymatebwyr am oedi blwyddyn cyn gweithredu'r mandad ZEV neu wneud 2024 yn flwyddyn fonitro lle nad yw targedau'n cael eu gorfodi'n gyfreithiol.
32. Roedd nifer o ymatebion hefyd yn nodi bod y taflwybr yn cynyddu'n anghyson - o 10% i 19% rhwng 2024 a 2025, cyn arafu i 22% yn 2026, a chynyddu eto o 2027 ymlaen. Yn gyffredinol, roedd yr ymatebion hyn yn cwestiynu pam bod y taflwybr yn dilyn trywydd o'r fath, yn hytrach na bod yn gynnydd cyson dros amser.

Ymateb ar y cyd:

33. Mae'r sector cerbydau masnachol di-allyriadau mewn cyflwr gwahanol o ran aeddfedrwydd i geir ac mae penderfyniadau prynu'n seiliedig ar achos defnydd ac ar ystyriaethau ariannol fel arfer.
34. Datblygwyd y taflwybr a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriad yn dilyn ymgynghoriad helaeth ar daflwybr is yn 2022. Ystyriwyd bod y llwybr hwnnw (9% yn 2024, gan godi i 52% yn 2030) yn dangos diffyg uchelgais gan fwyafrif yr ymatebwyr ar y pryd, felly gwnaed y penderfyniad i gynyddu'r taflwybr hwnnw yn unol â'r adborth a gawsom.
35. Arweiniodd hyn at gyflwyno taflwybr aflinol rhwng 2024 a 2027, ac rydym yn cytuno â'r ymatebwyr y dylai'r llwybr hwn ddilyn taflwybr llyfnach. O ganlyniad, byddwn yn diwygio'r taflwybr yn 2025 a 2026 i'r canlynol:

Targed Faniau	2024	2025	2026	2027
Cynnig blaenorol	10%	<u>19%</u>	<u>22%</u>	34%
Terfynol	10%	<u>16%</u>	<u>24%</u>	34%

36. Er efallai na fydd y galw byrdymor am gerbydau masnachol di-allyriadau mor gryf â'r hyn a ragwelwyd yn flaenorol gan ymatebwyr i'r ymgynghoriad technegol blaenorol, rydym yn dal i ystyried ei bod yn briodol bwrw ymlaen â tharged o 10% o 2024 ymlaen. Mae rhywfaint o'r hyblygrwydd ar gyfer gwneuthurwyr cerbydau masnachol ym mlynnyddoedd cychwynnol y cynllun yn cael ei ddiwygio i ddarparu taflwybr mwy cynaliadwy i gydymffurfio. Mae mwy o wybodaeth am yr hyblygrwydd hwn ar gael yn yr ymatebion i **gwestiynau 8, 9, 13, 14 a 21**.
37. Felly, y targedau defnydd ar gyfer faniau di-allyriadau yw'r canlynol:

Blwyddyn	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Targed	10%	16%	24%	34%	46%	58%
Blwyddyn	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Targed	70%	76%*	82%*	88%*	94%*	100%*

*Bydd y targed yn cael ei gynnwys mewn deddfwriaeth yn y dyfodol yn ddiweddarach yn y degawd.

Cwestiwn 5: A ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno bod y rhanddirymiadau arfaethedig (trothwyon a thaflwybrau wedi'u haddasu) yn sicrhau cydbwysedd priodol rhwng cefnogi gwneuthurwyr meintiau bach tra hefyd yn sicrhau bod pob gwneuthurwr yn chwarae rhan yn y newid i gerbydau di-allyriadau (ZEV)?

Crynodeb o'r ymatebion:

38. Roedd y mwyafrif helaeth o'r ymatebwyr a atebodd y cwestiwn hwn yn cytuno â chynigion y Llywodraeth i ddarparu rhanddirymiadau i wneuthurwyr ceir neu faniau sy'n cofrestru llai na 2,500 o gerbydau'r flwyddyn. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn teimlo bod y trothwy a'r targedau arfaethedig yn darparu'r lefel gywir o gefnogaeth i wneuthurwyr meintiau bach (SVM) ar yr un pryd â'u cymell i symud i gerbydau ZEV. Er yn gefnogol, nododd nifer fach o ymatebwyr y baich ychwanegol ar wneuthurwyr sy'n SVM o fod angen cyflwyno ffurflen gais am randdirymiad.
39. O'r rhai a oedd yn gwrthwynebu, roedd y mwyafrif llethol yn aelodau'r cyhoedd, yn hytrach na sefydliadau. Roedd y rhan fwyaf o'r farn y dylai gwneuthurwyr SVM gael eu heithrio o dargedau yn gyfan gwbl, boed yn gysylltiedig â mandad ZEV neu ymrwymiad Llywodraeth y DU i roi diwedd ar werthu cerbydau newydd nad ydynt yn ZEV erbyn 2035, gan ddadlau bod nifer o wneuthurwyr SVM yn y DU yn arbenigo mewn mathau o gerbydau arbenigol sy'n debygol o fod â lefelau isel o allyriadau'n gyffredinol oherwydd y ffordd y defnyddir y cerbydau hynny.
40. Nododd rhai ymatebion gynnig yr Undeb Ewropeaidd sef er y bydd yn ofynnol i wneuthurwyr leihau eu hallyriadau CO₂ 100% erbyn 2035 (gan gyd-fynd ag uchelgais y DU i gael gwared ar yr holl gerbydau nad ydynt yn ZEV yn raddol erbyn 2035), bydd eithriad yn cael ei gynnwys ar gyfer gwneuthurwyr sy'n cofrestru llai na 1,000 o geir neu faniau'r flwyddyn. Roedd rhai ymatebwyr eisiau i'r DU efelychu hyn, gan ddadlau y byddai rhai gwneuthurwyr yn y DU yn cael gwerthu rhai o'u cynhyrchion yn yr Undeb Ewropeaidd yn 2035 ond ddim yn y DU.
41. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo hefyd y dylid codi'r trothwy cyfaint bach o 2,500 o gerbydau, gan y gallai fod rhai gwneuthurwyr y gellid eu hystyried yn 'fach' o gymharu â gwneuthurwyr cyfaint mawr ond sy'n cofrestru mwy na 2,500 o gerbydau'r flwyddyn yn y DU. Yr awgrym mwyaf cyffredin oedd codi'r trothwy i 7,000 o gerbydau.
42. Yn olaf, cododd rhai ymatebwyr (o blaid ac yn erbyn) bryderon ynghylch y rhanddirymiadau sy'n dod i ben yn 2029. Teimlwyd bod angen darparu eglurder ar y gofynion y byddai gwneuthurwyr rhanddirymedig yn eu hwynebu o 2030 ymlaen, gyda rhai'n galw am ymestyn y rhanddirymiad.

Ymateb ar y cyd:

43. Bydd y rhanddirymiadau SVM yn aros yr un fath â'r rhai yn yr ymgynghoriad. Gall gwneuthurwyr sy'n cofrestru llai na 2,500 ond mwy na 999 o geir neu faniau'r flwyddyn gyflwyno cais am randdirymiad i'r gweinyddwr ac, os cânt eu derbyn,

byddant yn gymwys i gael rhanddirymiad hyd at, ac yn cynnwys, 2029, gyda blwyddyn drosiannol yn 2030.

44. Efallai y bydd angen mwy o amser i newid ar wneuthurwyr cyfaint micro (MVM), y rhai sy'n cofrestru llai na 1,000 o geir neu faniau'r flwyddyn, a byddwn yn parhau i'w rhanddirymu'n awtomatig o dargedau ZEV tan ddiwedd y cyfnod y byddwn yn deddfu ar ei gyfer yn y gyfran gyntaf hon o ddeddfwriaeth, sydd hyd at ac yn cynnwys 2030. Pan gaiff y targedau ar gyfer 2031 i 2035 eu cyflwyno, rhoddir ystyriaeth i eithrio gwneuthurwyr cyfaint micro o'r gofynion hynny. Bydd ymrwymiad Llywodraeth y DU i roi terfyn ar werthu pob car a fan newydd nad yw'n ddi-allyriadau erbyn 2035 yn parhau.

Cwestiwn 6: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynigion hyn ar gyfer cynnwys neu eithrio cerbydau SPV? Os ydych yn anghytuno, nodwch eich rhesymau dros gategorïau SPV penodol.

Crynodeb o'r ymatebion:

45. Roedd y mwyafrif llethol o'r rhai a ymatebodd yn cytuno â gwahardd cerbydau pwrpas arbennig (cerbydau SPV), gyda chefnogaeth unfrydol bron gan wneuthurwyr cerbydau. O'r rhai oedd yn cytuno, y rhesymau mwyaf cyffredin dros wneud hynny oedd cydnabod yr heriau sy'n wynebu cerbydau SPV di-allyriadau a phwysigrwydd eithrio cerbydau SPV nad ydynt yn ddi-allyriadau i sicrhau bod y cerbydau hynny'n parhau i fod ar gael nes bod dewisiadau di-allyriadau amgen priodol yn cael eu datblygu.
46. O'r rhai oedd yn anghytuno, roedd mwyafrif yn teimlo bod yr eithriad yn rhy hael ac y dylid eithrio rhai categorïau neu bob categori o gerbydau SPV. Y rhai mwyaf cyffredin i'w crybwyll i beidio â derbyn eithriad oedd cartrefi modur SPV ar y sail eu bod yn gerbydau hamdden, a hersiau SPV ar y sail nad yw eu datgarboneiddio'n gymaint o her â mathau eraill o gerbydau SPV.
47. Roedd cefnogaeth gref i barhau i fonitro'r farchnad SPV i benderfynu a yw'r eithriadau'n cael yr effaith a ddymunir. Roedd grŵp ychydig yn llai'n cefnogi cael gwared ar gategorïau penodol o SPV o'r eithriad hefyd os yw technoleg ZE yn galluogi'r cerbydau hynny.

Ymateb ar y cyd:

48. Bydd cerbydau SPV wedi'u heithrio o'r mandad ZEV o ystyried yr her ychwanegol o ran gweithgynhyrchu a gyflwynir ganddynt a'u pwysigrwydd i anghenion symudedd llawer o bobl. Bydd eithriad yn sicrhau y gellir parhau i werthu fersiynau nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau o'r cerbydau hyn yn y DU, ac mae'n ymateb cymesur o ystyried y niferoedd bach o werthiannau o gymharu â'r farchnad ar gyfer cerbydau nad ydynt yn gerbydau SPV. Fel y nodwyd yn yr ymgynghoriad, byddwn yn parhau i adolygu'r eithriad ac os bydd gan rai categorïau ddewisiadau amgen di-allyriadau addas ar gael yn y dyfodol, byddwn yn ystyried dileu'r eithriad fesul categori.

Cwestiwn 7: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynigion ar gyfer bancio yn ystod y cyfnod 2024-2030?

Crynodeb o'r ymatebion:

49. Roedd y mwyafrif llethol o'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn cytuno â'r cynigion ar gyfer lwfansau bancio yn sgil gor-gyflawni i'w defnyddio yn y dyfodol, am uchafswm o dair blynedd. Roedd cefnogaeth gref gan y rhan fwyaf o wneuthurwyr cerbydau i gefnogi hyblygrwydd wrth i wneuthurwyr drosglwyddo i gynhyrchu cerbydau ZEV, yn enwedig yn y blynyddoedd cynnar ac o ystyried y potensial ar gyfer digwyddiadau anrhagweladwy yn y gadwyn gyflenwi, gydag eraill yn nodi na ellid ei ddefnyddio tan flynyddoedd diweddarach y mandad. Gofynnodd rhai am fwy o eglurder ynghylch defnyddio lwfansau wedi'u bancio ar ôl 2030 a'r gallu i 'fancio' credydau nad ydynt yn ZEV.
50. Roedd eraill, gan gynnwys rhai sefydliadau anllywodraethol (cyrff anllywodraethol) a darparwyr seilwaith, o'r farn bod y cynigion yn rhesymol, gan groesawu'r dyddiad dod i ben tair blynedd, a nodi bod hyn yn ddefnyddiol gan nad yw'n cymell gwneuthurwyr i beidio â rhoi cerbydau ar y farchnad yn gynnar.
51. O'r rhai oedd yn gwrthwynebu'r cynigion, gan gynnwys rhai cyrff anllywodraethol, mynegodd rhai bryder ynghylch y cymhlethdod posibl y mae hyn yn ei ychwanegu at y rheoliad, gan ystyried yr hyblygrwydd ychwanegol hwn yn ddiangen ac yn tanseilio'r sicrwydd sydd ei angen. Awgrymodd rhai o'r ymatebwyr hyn y dylai fod gan lwfansau wedi'u bancio ddyddiad dod i ben byrrach. Tynnodd eraill sylw at y ffaith bod y terfyn o dair blynedd yn fyrrach na fframweithiau rheoleiddio eraill.

Ymateb ar y cyd:

52. Byddwn yn gweithredu bancio yn yr un modd â'r cynnig heb unrhyw newidiadau: gellir defnyddio lwfansau wedi'u bancio i'w defnyddio yn y dyfodol, heb unrhyw gyfyngiad ar nifer, a gyda dyddiad dod i ben o dair blynedd ar ôl y flwyddyn y cafodd ei dyrannu fel cyfnod addas o amser. Mae'r hyblygrwydd hwn yn cydnabod yr angen i wneuthurwyr newid i gerbydau ZEV mewn ffordd hyblyg, gan gydnabod manteision gostyngiadau cynnar mewn allyriadau carbon yn sgil defnyddio cerbydau ZEV ar ffyrdd y DU yn gynharach.

Cwestiwn 8: A ydych yn cytuno â'r darpariaethau arfaethedig ar gyfer benthyca yn y cyfnod 2024-2026? Os ydych yn anghytuno â'r cynnig, rhowch opsiynau eraill a'ch rhesymeg.

Crynodeb o'r ymatebion:

53. O'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn, roedd y farn wedi'i rhannu gyda thua hanner yn cytuno, neu'n cytuno'n fras â'r cynnig i alluogi benthyca yn y cyfnod 2024–26.
54. Roedd llawer o wneuthurwyr cerbydau'n cefnogi'r mecanwaith benthyca arfaethedig gan ei fod yn rhoi'r gallu iddynt gynllunio'n fwy hyblyg wrth iddynt newid i gerbydau ZEV. Roedd rhai'n cytuno ag egwyddor y mecanwaith ond yn awgrymu y dylai fod ar waith am gyfnod hirach neu am gyfnod llawn y rheoliad. Mynegwyd pryder am y diffyg amser i ymateb i'r taflwybr targed uwch ar gyfer faniau, gan awgrymu y gallai mwy o hyblygrwydd fod yn fwy priodol. Cwestiynodd sawl gwneuthurwr cerbydau yr angen am gyfradd adlog 3.5% y mecanwaith benthyca, gan awgrymu y dylid cael gwared ohoni neu ei gostwng.
55. Roedd rhai, gan gynnwys cwmnïau pwyntiau gwefru ac ynni, yn poeni am y cynigion benthyca, gan y gallai hyblygrwydd olygu bod llai o gerbydau ZEV yn cael eu gwerthu yn y blynyddoedd cynnar a fyddai'n lleihau sicrwydd y farchnad ac o bosibl yn amharu ar benderfyniadau buddsoddi o flaen llaw. Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid cynyddu'r gyfradd llog i atal gwneuthurwyr rhag gohirio cynhyrchu cerbydau ZEV, neu y dylai fod llai o hyblygrwydd.
56. Mynegodd eraill, gan gynnwys cyrff anllwyodraethol, eu hanghytundeb a'u pryder ynghylch cyflwyno benthyca, gan ei ystyried yn ddiangen ac yn rhy gymhleth, a'i fod yn golygu bod perygl i weithgynhyrchwyr ohirio gwerthiannau i flynyddoedd i ddod. Roedd eraill yn cydnabod ei fod yn gyfaddawd angenrheidiol i gynnal y gallu i gyflawni'r mandad, gan groesawu'r ffaith ei fod yn gyfyngedig o ran amser.

Ymateb ar y cyd:

57. Byddwn yn gweithredu benthyca yn yr un modd â'r hyn a gynigir ar gyfer ceir rhwng 2024-27: mae nifer y lwfansau y gellir eu benthyca wedi'u capio ar 75% o'r targed lwfans ZEV yn 2024, 50% yn 2025, a 25% yn 2026. Ar gyfer faniau, yn 2024 yn unig, byddwn yn cynyddu'r cap hwnnw o 75% i 90% cyn ei ddychwelyd i 50% yn 2025 a 25% yn 2026. Mae hyn yn cydnabod yr heriau presennol sy'n wynebu'r rhan hon o'r farchnad trwy gynnig hyblygrwydd ychwanegol ym mlwyddyn gyntaf y mandad ZEV ar gyfer faniau. Mae'r cynigion ynghylch y gyfradd adlog o 3.5% sy'n adlewyrchu'r budd amgylcheddol a gollir i gymdeithas a'r cynigion sy'n pennu bod benthyca'n gyfyngedig o ran amser o 2024 i 26 ill dau yn parhau.

Cwestiwn 9: Beth yw eich barn ar y gofynion sylfaenol arfaethedig ar gyfer cerbydau ZEV (allyriadau, amrediad lleiaf a gwarant)?

58. Roedd y mwyafrif o'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn anghytuno â'r gofynion sylfaenol arfaethedig ar gyfer cerbydau ZEV er bod barn yn amrywio ar draws y manylebau technegol gofynnol.
59. O ran gwarantau, roedd llawer yn croesawu'r cynigion fel rhai defnyddiol i ddefnyddwyr. Roedd y rhan fwyaf yn fodlon â'r manylebau ar gyfer ceir ond mae nifer o weithgynhyrchwyr cerbydau a rhai gweithredwyr fflydoedd yn awgrymu y gallai diraddio batris fod yn uwch ar gyfer faniau o ystyried y gwahanol fathau o ddefnydd ac y dylai'r fanyleb fod yn cyd-fynd â safonau rhyngwladol presennol a rhai sy'n dod i'r amlwg.
60. O ran y pellter lleiaf, roedd llawer yn croesawu hyn fel rhywbeth a fyddai'n rhoi profiad cadarnhaol i ddefnyddwyr, yn meithrin hyder defnyddwyr, ac yn cefnogi'r farchnad ail-law newydd. Roedd rhanddeiliaid y sector logisteg yn cefnogi'r angen am gerbydau addas gyda phellter lleiaf priodol a mynegodd ymatebwyr eraill bryder y gellid ystyried 120 milltir fel yr enwadur cyffredin lleiaf. Roedd eraill yn ei ystyried yn isafswm na ddylid ei gynyddu, gyda rhai'n dweud y dylai'r gofynion penodol fod yn destun adolygiad. Mynegodd sawl ymatebydd, gan gynnwys sawl gwneuthurwr cerbydau, y farn y gallai'r farchnad benderfynu pa bellter sydd ei angen ac na ddylid gwneud unrhyw isafswm yn ofynnol, gan nodi rôl bosibl ar gyfer cerbydau â phellter llai ar gyfer rhai defnyddiau, ac y gallai'r cynigion gyfyngu ar ddewis defnyddwyr. Mynegwyd pryder y dylid rhoi ystyriaeth arbennig hefyd i gerbydau adeiladu aml-gam, o ystyried y gwahanol ddefnyddiau a phrotocolau profi unigryw yn y rhan hon o'r farchnad.
61. O ran allyriadau, roedd cytundeb cyffredinol y dylai'r diffiniad fod yn 0g CO₂/km ac y dylai'r diffiniad fod yn syml. Roedd barn wedi'i rhannu ar danwyddau amgen ac e-danwyddau gyda rhai ymatebwyr o blaid ac eraill yn erbyn. Gofynnodd rhai am eglurhad ar y rôl ar gyfer hylosgi hydrogen, tra bod eraill yn awgrymu y dylid ychwanegu dim allyriadau ocsid nitrig (NO_x) at y meini prawf.

Ymateb ar y cyd:

62. Byddwn yn gweithredu'r gofynion gwarant ar gyfer ceir fel y cynigiwyd. Rydym yn cydnabod yr heriau ar gyfer gofynion gwarant batris ar gyfer rhai faniau a byddwn yn diwygio gwarant batris o 70% i 65% o gapasiti ar ôl 8 mlynedd/100,000 milltir, gan alinio â safonau Comisiwn Economaidd Rhyngwladol Ewrop y Cenhedloedd Unedig (UNECE) sy'n cael eu datblygu gydag isafswm o dair blynedd neu 60,000 milltir (pa un bynnag ddaw gyntaf) ar gyfer gweddill y cerbyd.
63. Rydym yn diffinio ZEV fel cerbyd sydd â 0g CO₂/km yn ôl y Weithdrefn Gytûn Fydeang ar gyfer Profi Cerbydau Ysgafn (WLTP). Byddwn yn cadw'r confensiwn presennol bod cerbydau trydan celloedd tanwydd yn cael eu dosbarthu fel 0g CO₂/km. Ni fydd ein diffiniad o ZEV yn cynnwys nwyon tŷ gwydr eraill wedi'u targedu o dan y Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd, fel ocsid nitraidd, oherwydd nad oes unrhyw gyfundrefnau profi y cytunwyd arnynt yn rhyngwladol ar hyn o bryd ar gyfer ceir sy'n profi ar gyfer y rhain. Gallai unrhyw gerbyd, waeth beth fo'r dechnoleg

gyriant, fod yn gymwys fel ZEV o dan y rheoliad hwn, pe ystyrid ei fod yn allyrru 0 g CO₂/km.

64. Byddwn yn lleihau'r pellter lleiaf 20 milltir o 120 i 100 ac yn eithrio cerbydau ZEV sydd â phellter is na 100 milltir ond a dderbyniodd, yn 2023 neu gyn hynny, gymeradwyaeth math sy'n ddilys yn y DU rhag y gofyniad hwnnw. Ar gyfer faniau aml-gam (MSV), cymerir pellter o'r model sylfaenol.
65. Byddwn yn adolygu'r gofynion sylfaenol ac yn ystyried newidiadau fel y bo'n briodol, wrth i ofynion technoleg a defnyddwyr ddatblygu.

Cwestiwn 10: A oes gofynion sylfaenol ychwanegol y dylid eu hychwanegu at y rheoliad (yn y flwyddyn gyntaf neu yn ddiweddarach)? Rhowch eich sail resymegol.

Crynodeb o'r ymatebion:

66. Awgrymodd sawl ymatebydd ofynion sylfaenol ychwanegol, yn ymwneud â gwefru deugyfeiriadol a meini prawf cynaliadwyedd, gydag awgrymiadau y dylai safonau alinio â safonau Ewropeaidd neu fyd-eang.
67. Roedd nifer o ymatebwyr, gan gynnwys nifer o wneuthurwyr cerbydau, o'r farn na ddylid ychwanegu unrhyw ofynion sylfaenol ychwanegol nawr neu'n hwyrach fel bod gan wneuthurwyr sicrwydd wrth iddynt drosglwyddo i gerbydau di-allyriadau.

Ymateb ar y cyd:

68. Byddwn yn cadw'r gofynion sylfaenol a nodir yn yr ymateb i **gwestiwn 9** a byddwn yn parhau i adolygu gofynion ychwanegol. Byddai unrhyw newidiadau posibl i'r gofynion sylfaenol yn y dyfodol yn destun ymgynghoriad wrth i dechnoleg a gofynion defnyddwyr ddatblygu.

Cwestiwn 11: A ydych yn cytuno neu anghytuno â'r cynnig i ddarparu credydau ychwanegol i gerbydau ZEV a ddefnyddir mewn clybiau ceir? A oes unrhyw feini prawf neu ddarpariaethau ychwanegol a all gynyddu effeithiolrwydd y cymhellion hyn? Eglurwch eich rhesymau

Crynodeb o'r ymatebion:

69. Roedd y mwyafrif helaeth o'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn cytuno â darparu credydau ychwanegol i gerbydau ZEV mewn clybiau ceir, gyda gwneuthurwyr cerbydau, gweithredwyr clybiau ceir, a chymdeithasau masnach yn tynnu sylw at fuddion cymdeithasol ac amgylcheddol y dull hwn.
70. Roedd yr ymatebwyr yn gefnogol i glybiau ceir gan y dangoswyd eu bod yn lleihau tagfeydd cerbydau, gwella ansawdd aer, a lleihau allyriadau carbon o drafnidiaeth ffordd. Roedd sawl ymatebydd, gan gynnwys cwmnïau rhentu cerbydau a gwneuthurwyr cerbydau, eisiau gweld y credyd clybiau ceir yn cael ei ymestyn i'r sector rhentu a gwasanaethau symudedd eraill a rennir. Mynegodd ymatebwyr eraill bryder y byddai ehangu y tu hwnt i glybiau ceir yn ystumio marchnad gredyd cerbydau ZEV ac yn tanseilio'r mandad ZEV.
71. Cynigiodd ymatebwyr sawl newid i feini prawf clybiau ceir, gan gynnwys lleihau'r amser y mae'n rhaid i gerbydau ZEV newydd aros mewn clwb ceir i ennill y credyd, gan gynnig tystiolaeth bod perchnogaeth clwb ceir yn llai na dwy flynedd ar gyfartaledd. Nododd rhai ymatebwyr y byddai'r cynigion yn cosbi gwneuthurwyr cerbydau os yw eu cerbydau'n golled llwyr at ddibenion yswiriant, gan y byddai eu credyd ZEV yn cael ei ddileu er bod y cerbyd ZEV wedi treulio ei oes gyfan mewn clwb ceir.
72. Roedd themâu eraill a godwyd gan rai ymatebwyr yn cynnwys seilwaith gwefru EV, cynnwys prydlesu, a phwynt adolygu ffurfiol a drafodir yng **ngwestiwn 23**.

Ymateb ar y cyd:

73. Fel y nodwyd yn yr ymgynghoriad, byddwn yn darparu 0.5 credyd ychwanegol ar gyfer cerbydau ZEV a ddefnyddir mewn clybiau ceir. Dim ond clybiau ceir fydd yn cael credydau ychwanegol am nad ydym wedi gweld tystiolaeth gref sy'n dangos bod mathau eraill o deithio a rennir yn cynnig buddion amgylcheddol a chymdeithasol tebyg. Rydym yn croesawu'r cyfle i barhau i ymgysylltu â'r diwydiant i sicrhau bod y cynllun hwn yn cyflawni'r manteision bwriedig i glybiau ceir, ond gan ystyried gofod ehangach teithio a rennir.
74. Mae meini prawf clybiau ceir wedi'u hatodi yn Atodiad A.
75. Mae gwelliannau sydd wedi'u gwneud i'r meini prawf yn sgil adborth rhanddeiliaid fel a ganlyn:
- Lleihau'r gofyniad dwy flynedd i ddeunaw mis, gan adlewyrchu'r ffaith fod amser perchnogaeth cyfartalog clwb ceir yn llai na dwy flynedd.
 - Esemptiad rhag gofyniad perchnogaeth deunaw mis ar gyfer cerbydau ZEV sy'n cael eu difrodi'n llwyr mewn damwain. Ni fydd credyd a enillir gan gerbyd ZEV

sy'n gadael fflyd clwb ceir yn sgil bod yn golled lwyr at ddibenion yswiriant yn cael ei ddirymu.

Cwestiwn 12: A yw'r mecanwaith cymell arfaethedig yn ffordd briodol a buddiol o gefnogi datblygiad cerbydau WAV di-allyriadau?

Crynodeb o'r ymatebion:

76. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr a atebodd y cwestiwn hwn yn cytuno â'r cynnig i ddarparu credydau ychwanegol ar gyfer cerbydau di-allyriadau a ddefnyddir fel cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn (WAVs). Roedd nifer o wneuthurwyr cerbydau sy'n cynhyrchu cerbydau WAV, cyrff anllywodraethol a dosbarthwr cerbydau WAV yn cefnogi'r cynnig hwn oherwydd ei fod yn cydnabod y buddsoddiad ychwanegol sydd ei angen i ddylunio, datblygu a chynhyrchu cerbydau WAV.
77. Roedd addaswyr cerbydau WAV, cwmnïau sy'n dylunio ac adeiladu cerbydau WAV yn seiliedig ar gerbydau eraill, yn gwrthwynebu'r credyd oherwydd bod cerbydau WAV di-allyriadau yn wynebu heriau technegol sylweddol ar hyn o bryd. Maent yn pryderu y gall y credyd ychwanegol ar gyfer cerbydau WAV gyfyngu ar eu mynediad i gerbydau confensiynol wrth i wneuthurwyr drosglwyddo i gerbydau ZEV.

Ymateb ar y cyd:

78. Byddwn yn cynnal credydau ychwanegol ar gyfer cerbydau WAV di-allyriadau ar y lefel arfaethedig oherwydd ein bod o'r farn ei bod yn hanfodol bod trosglwyddo cerbydau WAV i rai di-allyriadau'n cael ei gefnogi er mwyn galluogi pobl sy'n agored i niwed sy'n methu cael y cerbydau sydd eu hangen arnynt wrth i seilwaith di-allyriadau ddatblygu. O ystyried bod cerbydau WAV yn gerbydau SPV hefyd, maent wedi'u heithrio o'r mandad ZEV; bydd hyn yn cymell gwneuthurwyr cerbydau i werthu cerbydau (petrol a diesel confensiynol a di-allyriadau) i addaswyr WAV. Ar ben hyn, bydd cerbydau WAV ZEV yn derbyn 0.5 credyd ychwanegol y tu hwnt i'r 1 credyd y mae cerbydau SPV di-allyriadau yn ei dderbyn, a fydd yn helpu cerbydau WAV i drosglwyddo i fod yn ddi-allyriadau.
79. Nid ydym yn diystyru pryderon addaswyr cerbydau WAV ac eraill bod yn rhaid monitro'r newid i gerbydau di-allyriadau'n ofalus i sicrhau bod anghenion defnyddwyr cerbydau WAV yn cael eu diwallu. Felly, byddwn yn cynnull Grŵp Pontio Cerbydau Hygyrch i Gadair Olwyn Di-allyriadau i ddarparu craffu allanol arbenigol a chynghor ar bob agwedd ar y newid, gan gynnwys argaeledd cerbydau nad ydynt yn gerbydau WAV di-allyriadau a seilwaith gwefru hygyrch.

Cwestiwn 13: Beth yw eich barn am y lefelau taliadau arfaethedig yn y mandad ZEV?

Crynodeb o'r ymatebion:

80. Roedd yr ymatebion i'r cwestiwn hwn yn gymysg. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo bod lefelau'r taliadau ar gyfer y mandad ZEV yn rhy isel, roedd eraill yn teimlo eu bod yn rhy uchel, ac roedd rhai yn cefnogi'r cynnig. Cyfeiriodd lleiafrif sylweddol, gwneuthurwyr cerbydau yn bennaf, yn benodol at gymharu lefelau taliadau yn Rhaglen Cerbydau Di-allyriadau California, gan ddadlau y dylai taliadau mandad ZEV fod yn is gan fod cynllun California yn caniatáu i gasgliad ehangach o dechnolegau gyriant gyfrannu tuag at gydymffurfio. Nid oedd cefnogaeth eang i unrhyw lefelau taliadau amgen penodol. Roedd cefnogaeth i gynnig ar gyfer lwfans o £10,000 fesul car a £12,000 fesul fan, sef y dewis amgen mwyaf poblogaidd, ond ychydig iawn o ymatebwyr oedd yn ei gefnogi serch hynny.
81. Awgrymodd ymatebwyr a oedd yn teimlo bod y taliadau'n rhy uchel y gallent leihau buddsoddiad mewn cerbydau ZEV neu gosbi gwneuthurwyr yn ormodol os nad oeddent yn gallu cydymffurfio. Mynegodd ymatebwyr a oedd yn teimlo bod y taliadau'n rhy isel bryderon nad oedd y cynnig yn rhwystr digonol. Codwyd y pryder bod y lefelau taliadau unfurf yn anfantais i gerbydau fforddiadwy o gymharu â modelau drutach gan ymatebwyr a oedd yn gefnogol i'r cynnig ac yn ei wrthwynebu. Roedd cefnogaeth gyffredinol i adolygu'r taliadau'n gyson.

Ymateb ar y cyd:

82. Byddwn yn cadw'r taliadau cydymffurfio terfynol ar lwfans ZEV o £15,000 fesul car. Ar gyfer faniau, caiff taliadau eu gostwng i £9,000 yn 2024 yn unig, gan godi i £18,000 am weddill amserlen y rheoliad. Mae'r cynnig yn cynnig sawl math o hyblygrwydd gan gynnwys credydau, bancio, benthyca, masnachu a throsi ac ar ôl hynny, taliadau cydymffurfio terfynol yw'r dewis olaf. Rhaid i'r taliadau fod yn gymhellant cryf i gyfranogwyr drosglwyddo i gerbydau di-allyriadau ac mae'r ymatebion yn dangos y bydd hyn yn wir. Fel gyda phob rhan o'r mandad, bydd lefelau taliadau'n cael eu hadolygu'n barhaus i sicrhau eu bod yn parhau i fod yn gymesur ac yn effeithiol drwy gydol gweithrediad y rheoliad.
83. Mae'r farchnad ar gyfer faniau di-allyriadau newydd mewn cam llawer cynharach na cheir oherwydd bod llai o fodelau o faniau di-allyriadau, heriau technegol gyda phellter, a chostau cerbydau uwch i ddechrau sy'n her i fuddion cyfanswm cost bod yn berchen ar faniau di-allyriadau o gymharu â rhai nad ydynt yn ddi-allyriadau. Mae costau trydan uwch, cyfraddau llog uwch, a chyfyngiadau'r gadwyn gyflenwi yn cyfuno i leihau fforddiadwyedd cerbydau ac felly byddwn yn lleihau'r taliad diffyg cydymffurfio o £18,000 i £9,000 ar gyfer faniau yn 2024 yn unig.
84. O ran Rhaglen ZEV California, er bod amrywiaeth ehangach o dechnolegau'n cyfrannu at gydymffurfio, nid yw gwneud taliadau'n bodloni'r rhwymedigaeth cydymffurfio: ar ben y ddirwy, rhaid i'r gwneuthurwyr ennill credyd ychwanegol yn y flwyddyn ganlynol. Mewn cymhariaeth, mae taliadau cydymffurfio terfynol y mandad ZEV yn cael eu hystyried yn llwybr cydymffurfio dilys ac yn dileu unrhyw rwymedigaeth ar y cyfranogwr. Felly, rydym yn ystyried y lefelau taliadau arfaethedig yn gymesur o gymharu â chynlluniau rhyngwladol.

85. Os yw'r gwneuthurwr yn credu bod camgymeriad wedi digwydd wrth gyfrifo neu yn y broses os yw'n cael hysbysiad o ddiffyg cydymffurfio, gall gyflwyno apêl i dribiwnlys haen gyntaf.

Cwestiwn 14: Beth yw eich barn am y fethodoleg arfaethedig i osod targedau allyriadau CO₂ sylfaenol ar gyfer gwneuthurwyr?

Crynodeb o'r ymatebion:

86. Roedd barn wedi'i rhannu, gydag oddeutu dwy ran o dair o'r ymatebwyr yn gofyn am amrywiaeth o newidiadau. Roedd tua un rhan o bump o'r ymatebwyr sy'n gynhyrchwyr cerbydau'n bennaf yn cefnogi caniatáu i weithgynhyrchwyr cerbydau, a gyrhaeddodd eu targed yn 2021 o dan y rheoliadau allyriadau CO₂ presennol ar gyfer ceir a faniau newydd ddefnyddio'r targed 2021 hwnnw fel eu llinell sylfaen. Mynegodd rhai gwneuthurwyr bryder bod 2021 yn flwyddyn annodweddiadol i'r farchnad gerbydau, ac felly dylid ystyried dewisiadau amgen yn lle allyriadau cyfartalog y fflyd. Roedd nifer o wneuthurwyr arbenigol eisiau eglurder pellach hefyd ar y weithdrefn ar gyfer asesu a neilltuo allyriadau o gerbydau aml-gam. Roedd ychydig dros chwarter yr ymatebwyr gan gynnwys gwneuthurwyr cerbydau, cyrff anillywodraethol ac awdurdodau lleol yn cefnogi'r cynnig heb ei newid.

Ymateb ar y cyd:

87. Mae rhai gwneuthurwyr cerbydau wedi neilltuo adnoddau sylweddol i leihau allyriadau CO₂ eu cerbydau nad ydynt yn rhai di-allyriadau yn y blynyddoedd cyn 2024; rydym yn cytuno ei bod yn rhesymol ystyried yr ymdrechion hyn yn llinell sylfaen safonol allyriadau CO₂ nad ydynt yn gerbydau ZEV. Bydd gan y gwneuthurwyr hynny a gydymffurfiodd â'u targed yn 2021 (h.y. heb dderbyn cosb yn 2021 naill ai fel unigolyn neu fel rhan o griw) linell sylfaen wedi'i gosod ar lefel allyriadau cyfartalog eu cerbydau nad ydynt yn ZEV uchaf yn 2021 (a ddiffinnir fel cyfanswm allyriadau CO₂ yr holl geir neu faniau a werthwyd yn 2021, llai arbedion eco-arloesi, wedi'i rannu â nifer y ceir neu faniau ag allyriadau CO₂ sy'n fwy na 0 g/km) neu eu targed rheoledig yn 2021.¹ Bydd y fethodoleg hon ar gyfer y llinell sylfaen yn darparu cymorth byrdymor i wneuthurwyr sydd wedi gwneud y mwyaf yn y gorffennol i leihau allyriadau cerbydau nad ydynt yn ZEV wrth newid i gerbydau ZEV.

88. Bydd llinell sylfaen gwneuthurwr a fethodd â chyrraedd ei darged yn 2021 (h.y. wedi derbyn cosb yn 2021 naill ai fel unigolyn neu fel rhan o griw) yn cael ei linell sylfaen wedi'i haddasu er mwyn peidio â gwobrwyo'r diffyg cydymffurfio hwn. Yn benodol, byddai'n cael llinell sylfaen o'u hallyriadau cyfartalog yn 2021 o gerbydau nad ydynt yn gerbydau ZEV (fel y'u diffinnir yn y paragraff blaenorol) wedi'i leihau yn ôl y gyfran y gwnaethant fynd y tu hwnt i'w targed ar gyfer 2021.

¹ Mae hyn yn cyfeirio at y targed a bennwyd yn unol ag Erthygl 4, paragraff 1b ym mlwyddyn galendr 2021, 2019/631 fel yr oedd mewn grym yn y DU yn 2021. Mae hyn yn cynnwys targedau sy'n deillio o randdirymdiadau a gymhwyswyd o dan 2019/631.

Cwestiwn 15: A ydych chi'n cefnogi'r senario gwastad, y senario tynhau, y senario ysgafnhau neu daflwybr gwahanol ar gyfer y safon CO₂? Eglurwch eich rhesymeg.

Crynodeb o'r ymatebion:

89. Roedd dros hanner yr ymatebwyr yn cefnogi'r senario gwastad a nodwyd yn yr ymgynghoriad, gan gynnwys amrywiaeth o sectorau a sefydliadau a bron pob gwneuthurwr a chymdeithas fasnach. Er mai hwn oedd y senario a gefnogwyd fwyaf ymhlith yr ymatebion, roedd gan sawl ymatebydd a oedd yn cynrychioli cyrff anllywodraethol a'r diwydiant ynni farn groes gref.
90. Roedd chwarter yn cefnogi'r senario ysgafnhau, ac ychydig llai nag un ym mhob pump yn cefnogi'r senario tynhau. Roedd ymatebwyr a oedd yn cefnogi naill ai'r senarios tynhau neu ysgafnhau'n cefnogi'r naill neu'r llall, heb ffafrio un yn fwy na'r llall. Y brif sail resymeg a godwyd gan ymatebwyr oedd y byddai'r opsiynau hyn yn codi'r uchelgais i leihau allyriadau yn fwy na'r senario gwastad. Roedd bron pob gwneuthurwr cerbydau'n gwrthwynebu'r naill senario a'r llall, gan fynegi pryder y byddai hyn yn ei gwneud yn ofynnol iddynt ddargyfeirio buddsoddiad oddi wrth gerbydau ZEV tuag at gerbydau pŵer confensiynol. Roedd nifer o ymatebwyr, gan gynnwys cyrff anllywodraethol a gweithredwyr pwyntiau gwefru, yn cefnogi'r senarios tynhau ac ysgafnhau, gan nodi y byddai'n annog gwneuthurwyr i gyflymu'r newid i gerbydau ZEV.

Ymateb ar y cyd:

91. Byddwn yn gweithredu'r senario gwastad, fel y mae'r mwyafrif o ymatebwyr yn ei gefnogi, gyda tharged allyriadau CO₂ pob gwneuthurwr yn aros yn gyson o 2024-2030 yn seiliedig ar eu llinell sylfaen yn 2021 fel y disgrifir yng **nghwestiwn 14**.
92. O dan y fframwaith rheoleiddio o 2024-2030, y prif amcan i wneuthurwyr fydd newid eu gwerthiant yn y DU i gerbydau ZEV. Rydym yn cydnabod bod gan wneuthurwyr gyllidebau ymchwil a datblygu cyfyngedig ac nid yw'r fframwaith ar gyfer y cyfnod hwn yn ceisio annog buddsoddiad newydd i gynyddu effeithlonrwydd y fflyd nad ydynt yn gerbydau ZEV yn sylweddol. Yn hytrach, mae'n ceisio sicrhau nad yw'r fflyd yn dod yn llai effeithlon dros amser a thrwy hynny'n erydu'r buddion carbon o'r mandad ZEV.

Cwestiwn 16: A yw'r cynnig ar gyfer rhanddirymiadau o dan y safon CO₂ i gerbydau nad ydynt yn ZEV yn sicrhau cydbwysedd priodol rhwng cefnogi gwneuthurwyr niferoedd bach a lleihau'r cynnydd mewn allyriadau o gerbydau peiriant tanio?

Crynodeb o'r ymatebion:

93. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig ar gyfer rhanddirymiadau. Ychwanegodd nifer sylweddol gafeat y byddai angen iddynt weld amodau penodol yn cael eu bodloni, gan gynnwys mesurau mwy cefnogol ar gyfer gwneuthurwyr niferoedd bach, monitro rhanddirymiadau dros amser, a sicrhau nad yw twf gwneuthurwyr cerbydau'n cael ei gyfyngu.

Ymateb ar y cyd:

94. Bydd gwneuthurwyr sy'n gwerthu llai na 1,000 o geir neu faniau nad ydynt yn ZEV wedi'u heithrio o'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV yn ychwanegol at y mandad ZEV. Ni fyddant yn wynebu targed allyriadau CO₂ gorfodol tan ddiwedd 2030, gyda manylion targedau yn cael eu cwmpasu gan reoliad 2031 i 2035 sydd i'w gyhoeddi maes o law. Bydd yr eithriad hwn yn cael ei gymhwyso'n awtomatig gan weinyddwr y cynllun bob blwyddyn. Bydd pob gwneuthurwr sy'n gwerthu o leiaf 1,000 o geir neu faniau newydd nad ydynt yn ZEV y flwyddyn (ar wahân ar gyfer y naill gynllun a'r llall) yn cael eu cynnwys o dan y cynllun CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV a bydd ganddynt yr un gofyniad, yn gysylltiedig ag allyriadau cyfartalog eu cerbydau newydd eu hunain yn 2021, sy'n barhad o'r rheoliad allyriadau ceir a faniau newydd presennol.

Cwestiwn 17: Beth yw eich barn am y categorïau arfaethedig ar gyfer eithriadau o'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV?

Crynodeb o'r ymatebion:

95. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr gan gynnwys gwneuthurwyr cerbydau ac unigolion preifat yn cytuno â'r categorïau arfaethedig ar gyfer esemptiad o'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV. Gofynnodd lleiafrif bach o ymatebwyr a oedd yn gwrthwynebu'r cynnig am gymeradwyaeth i gerbydau unigol (IVA) a cherbydau NSS (Cyfres Fach Genedlaethol) i fod y tu allan i gwmpas y mandad ZEV.

Ymateb ar y cyd:

96. Mae dosbarthiadau cerbydau sydd wedi'u heithrio o dan y rheoliadau allyriadau CO₂ cyfredol yn y DU yn parhau i fod wedi'u heithrio o dan y system newydd hon. Mae hyn yn cynnwys pob categori o SPV, gan gynnwys cerbydau sydd wedi'u trosi'n gerbydau WAV. Yn yr un modd â'r mandad ZEV, byddwn yn cynnwys cerbydau a gymeradwywyd trwy bob math o lwybrau cymeradwyo, gan gynnwys cymeradwyaeth math unigol (IVA) a chymeradwyaeth math cyfres fach genedlaethol (NSS), os nad ydynt yn gerbydau SPV. Ni chawsom unrhyw dystiolaeth i annilysu neu droi'r fantol yn erbyn manteision y cynnig i gynnwys cerbydau NSS/IVA.

Cwestiwn 18: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig ar gyfer sut y byddai creu pyllau yn gweithredu o dan y mandad ZEV a safon CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV ?

Crynodeb o'r ymatebion:

97. Roedd dros hanner yr ymatebwyr a atebodd y cwestiwn hwn yn cytuno â'r cynnig ar gyfer sut y byddai creu pyllau yn gweithredu o dan y mandad ZEV a'r safon allyriadau CO₂ o gerbydau nad ydynt yn ZEV, gan gynnwys gwneuthurwyr cerbydau, cymdeithasau masnach, a chyrff anllywodraethol. Roedd yr ymatebwyr yn cytuno â'r cynnig, gan nodi ei fod yn barhad pragmatig o'r dull rheoleiddio cyfredol. Dywedodd eraill fod creu pyllau'n caniatáu defnyddio adnoddau'n fwy effeithlon, yn lleihau'r baich gweinyddol, yn symleiddio'r polisi a/neu'n creu set o reolau trosglwyddadwy.
98. Roedd nifer o ymatebwyr gan gynnwys gwneuthurwyr cerbydau, cymdeithasau masnach a gweithredwr gwefru'n anghytuno â'r cynigion, gan honni y gallai pyllau caeedig roi gwneuthurwyr bach a/neu'r rhai nad ydynt yn rhan o grwpiau dan anfantais, gan greu'r perygl o greu system ddwy haen. Dadleuodd un gymdeithas fasnach y byddai creu pyllau yn caniatáu i weithgynhyrchwyr ag allyriadau is fod yn llai uchelgeisiol.

Ymateb ar y cyd:

99. Byddwn yn caniatáu i weithgynhyrchwyr cerbydau sy'n rhan o endidau cysylltiedig mwy ffurfio pwll caeedig a chael eu trin fel un cyfranogwr ar gyfer y mandad ZEV a'r safon allyriadau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV. Ni chaiff gwneuthurwyr nad ydynt yn rhan o'r grŵp ddod at ei gilydd i greu pwll. Mae cynnwys masnachu'n dileu'r angen am bylla agored ac ni ddarparwyd unrhyw dystiolaeth i herio hyn.

Cwestiwn 19: Beth yw eich barn am y dull arfaethedig ar gyfer gosod targedau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV ar gyfer gwneuthurwyr newydd sy'n ymuno â marchnad y DU?

Crynodeb o'r ymatebion:

100. Roedd dros hanner yr ymatebwyr, gan gynnwys gwneuthurwyr cerbydau, cyrff anllwyodraethol ac awdurdodau lleol, yn cytuno â'r cynnig i osod targedau allyriadau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV ar gyfer gwneuthurwyr newydd. Roedd ymatebwyr yn hapus i weld gwneuthurwyr newydd yn cael eu trafod ond pwysleisiodd llawer yr angen i sicrhau chwarae teg i atal ffafrio gwneuthurwyr newydd cerbydau nad ydynt yn ZEV yn anghymesur o gymharu â'r rhai presennol.
101. Er mwyn cefnogi gweithrediad y cynllun yn well, roedd rhai'n teimlo y dylid cynnal adolygiadau rheolaidd yn ystod ei flynyddoedd cynnar i werthuso a allai gofynion pellach gefnogi profiad cadarnhaol i ddefnyddwyr yn well.

Ymateb ar y Cyd:

102. Byddwn yn dilyn y dulliau arfaethedig i osod targedau allyriadau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV ar gyfer gwneuthurwyr newydd sy'n ymuno â marchnad y DU. Bydd cynhyrchwyr newydd sy'n ymuno â marchnad y DU o 2024 ymlaen yn cael targed sy'n cyfateb i gyfartaledd gwerthiannau ceir neu faniau newydd nad ydynt yn ZEV y flwyddyn flaenorol. Fel y nodir yng **nghwestiwn 24**, rydym yn ymrwymo i adolygiad canol cyfnod ychwanegol i'w gyhoeddi yn Chwarter 1 2027.

Cwestiwn 20: Beth yw eich barn am y mecanwaith arfaethedig hwn i alluogi gorgydymffurfio â'r mandad ZEV i helpu i gydymffurfio â rheoliad CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV ?

Crynodeb o'r ymatebion:

103. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr a atebodd y cwestiwn hwn yn cytuno â'r mecanwaith arfaethedig i alluogi gorgydymffurfio â'r mandad ZEV i helpu tuag at gydymffurfio â thargedau o dan y rheoliad CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV. Nododd llawer mai'r rheswm dros eu cefnogaeth oedd yr hyblygrwydd y mae'n ei roi i wneuthurwyr cerbydau gydymffurfio â'r ddau reoliad a'i fod yn cymell gorgyflawni targedau ZEV. Rhannwyd y safbwynt hwn yn bennaf ymhlith gwneuthurwyr cerbydau, yn ogystal â rhai cwmnïau ynni, cymdeithas fasnach ac awdurdod lleol.
104. I'r gwrthwyneb, roedd cyfran fach o ymatebwyr yn gwrthwynebu'r cynigion. Roedd y rheswm am hyn yn amrywio gyda rhai'n teimlo y gallai cysylltu'r ddau gynllun (y naill ffordd neu'r llall) arwain at chwarae'r system ac awgrymodd eraill y gallai hyn arwain at orgyflenwi cerbydau ZEV ym marchnad y DU cyn i'r farchnad a'r seilwaith gwefru fod yn barod i ymdopi â nifer uchel o gerbydau ZEV.
105. Soniodd rhai gwneuthurwyr cerbydau fod angen i dargedau allyriadau CO₂ 2021 fod yn derfynol er mwyn deall effeithiau llawn y polisi hwn, ac nad ydynt ar gael ar hyn o bryd.

Ymateb ar y cyd

106. Byddwn yn gweithredu'r mecanwaith arfaethedig i drosglwyddo gorgydymffurfio o'r cynllun mandad ZEV i'r cynllun CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV i annog gwneuthurwyr i drosglwyddo i symudedd di-allyriadau cyn gynted â phosibl. Nid oes cap ar nifer y lwfansau y gellir eu trosglwyddo, ac mae'r gyfradd drosi'n seiliedig ar gyfartaledd yr allyriadau CO₂ o gerbydau nad ydynt yn ZEV ar gyfer y DU gyfan yn 2021. Fwy na heb, nid oedd y cynnig hwn yn ddadleuol o ran ei ddyluniad gyda'r rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn ei gefnogi ac ni fyddwn yn ystyried unrhyw newidiadau pellach.

Cwestiwn 21: Beth yw eich barn am y mecanwaith arfaethedig hwn i alluogi gorgydymffurfio â'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV i helpu i gydymffurfio â thargedau'r mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)?

Crynodeb o'r ymatebion:

107. Roedd y mwyafrif o'r rhai a ymatebodd, gan gynnwys gwneuthurwyr cerbydau yn bennaf, o blaid trosglwyddo gorgydymffurfio yn y safon allyriadau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV i fodloni targedau'r mandad ZEV. Nododd cefnogwyr y ddarpariaeth o hyblygrwydd ychwanegol wrth gydymffurfio â thargedau a gwobrwyd lleihau allyriadau CO₂ cyfartalog y fflyd.
108. Fe wnaeth is-grŵp o gefnogwyr ychwanegu amod at eu barn gydag addasiadau arfaethedig i'r hyblygrwydd. Barn gyffredin oedd newid y gyfradd drosi arfaethedig o gyfradd sefydlog yn seiliedig ar y gwahaniaeth rhwng allyriadau CO₂ y byd go iawn o gar neu fan gyfartalog nad yw'n ZEV o gymharu â ZEV i rywbeth arall. Mae'r dewisiadau amgen a awgrymir yn cynnwys:
 - Metrig yn seiliedig ar allyriadau CO₂ cymeradwyaeth WLTP/math safonol
 - Cyfradd benodol i wneuthurwr yn seiliedig ar berfformiad allyriadau CO₂ 2021 cyfartalog
 - Targed allyriadau CO₂ fflyd gyfan y DU
 - Cyfartaledd allyriadau CO₂ y fflyd ar draws y diwydiant yn 2021
109. Newid poblogaidd arall a gynigiwyd gan ymatebwyr oedd cynyddu'r cap ar nifer y lwfansau y gellid eu trosglwyddo rhwng rheoliad CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV i'r mandad ZEV gan y byddai'n rhaid i weithgynhyrchwyr ragori ar eu targed CO₂ o hyd ac felly byddai cynyddu'r cap yn dal i gyflawni arbedion CO₂. Cyfeiriodd ymatebwyr hefyd at y cyfnod cyflwyno byr ar gyfer y rheoliad a honnwyd y byddai cap uwch yn rhoi cymorth ychwanegol i weithgynhyrchwyr sy'n cael trafferth cydymffurfio.
110. Ar y llaw arall, roedd grŵp bach o ymatebwyr o amrywiaeth o sectorau'n teimlo y byddai'n wrthgynhyrchol caniatáu trosglwyddo lwfansau rhwng rheoliad allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV i'r mandad ZEV gan y byddai'n oedi manteisio ar ZEV.

Ymateb ar y cyd

111. Byddwn yn gweithredu'r mecanwaith arfaethedig i drosglwyddo lwfansau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV i'r cynllun mandad ZEV. Rydym yn cydnabod yr angen i weithgynhyrchwyr drosglwyddo i gerbydau ZEV mewn ffordd hyblyg ac felly rydym wedi penderfynu cynyddu'r cap o 25% yn 2024, 2025 a 2026 i 65% yn 2024, 45% yn 2025, a 25% yn 2026. Cefnogwyd y newid hwn gan lawer o ymatebwyr gan gynnwys nifer o wneuthurwyr cerbydau. Bydd holl gydrannau eraill y mecanwaith arfaethedig hwn yn aros yr un fath ag yn yr ymgynghoriad.

Cwestiwn 22: Beth yw eich barn am lefelau a strwythur y system dalu arfaethedig ar gyfer y rheoliad CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV?

Crynodeb o'r ymatebion:

112. Roedd y mwyafrif o'r ymatebwyr i'r cwestiwn hwn (dros 60%) yn cefnogi ein system dalu arfaethedig ar gyfer rheoleiddio allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV, gyda llawer yn gwerthfawrogi ei thebygrwydd i reoliadau allyriadau CO₂ cyfredol y DU. Amlygwyd y rheswm hwn gan wneuthurwyr cerbydau a chymdeithasau masnach. Nododd ymatebwyr eraill o blaid y cynnig gymesuredd y system, y cymhelliant ar gyfer cydymffurfio rheoleiddiol, aliniad â'r UE, a chynrychiolaeth ariannol o'r difrod amgylcheddol a achosir gan ddiffyg cydymffurfio.
113. Roedd nifer fach o ymatebwyr yn anghytuno â'r system dalu arfaethedig ar gyfer rheoleiddio allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV. Roedd yr ymatebwyr hyn yn dadlau bod y system yn rhy feichus ac y byddai'n effeithio'n anghymesur ar weithgynhyrchwyr bach.
114. Roedd newidiadau eraill a awgrymwyd ar gyfer y system dalu arfaethedig yn cynnwys: system gosb raddedig yn seiliedig ar faint o gerbydau nad ydynt yn ZEV a werthir, eithrio gwneuthurwyr niferoedd bach rhag talu, dileu taliadau ar gyfer 2024 a 2025, lleihau costau cosbau, yn ogystal â'r cynnydd blynyddol mewn costau cosbau. Cefnogwyd pob un o'r newidiadau hyn gan un ymatebydd. Roedd newidiadau ychwanegol a gynigiwyd gan ymatebwyr yn cynnwys: pwysigrwydd gwirio data, y posibilrwydd i weithgynhyrchwyr apelio ar ddiwedd cyfnodau masnachu, a'r angen i'r Llywodraeth reoli'r broses apelio'n effeithlon.

Safbwynt ar y cyd:

115. Byddwn yn cadw'r taliadau cydymffurfio terfynol ar gyfer safon allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV yr un fath ag o dan y rheoliad CO₂ presennol; £86 fesul gram (neu ffracsiwn o gram) o CO₂ uwchben targed y gwneuthurwr wedi'i luosi gan nifer y ceir neu faniau nad ydynt yn ZEV a werthir.
116. Roedd mwyafrif yr ymatebwyr, dros 60%, yn cefnogi'r system dalu hon. Os yw'r gwneuthurwr yn credu bod camgymeriad wedi digwydd wrth gyfrifo neu yn y broses sydd wedi arwain ato'n cael hysbysiad diffyg cydymffurfio, gall gyflwyno apêl i dribiwnlys haen gyntaf.
117. Fel y trafodir yng **nghwestiwn 16**, bydd yr eithriad i'r rheoliad allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV yn berthnasol i weithgynhyrchwyr sy'n gwerthu llai na 1,000 o geir neu faniau nad ydynt yn ZEV tan ddiwedd 2030; bydd eithriadau ar gyfer y cyfnod ar ôl 2030 yn cael eu hystyried mewn deddfwriaeth yn y dyfodol.

Cwestiwn 23: Beth yw eich barn am yr amserlen a'r broses arfaethedig ar gyfer adrodd ar ddata a chydymffurfio â'r mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a chynllun CO2 cerbydau nad ydynt yn ZEV?

Crynodeb o'r ymatebion:

118. O'r rhai a ymatebodd, roedd tua thraean yr un yn teimlo bod yr amserlen yn rhy uchelgeisiol neu mai'r cynnig oedd y dull cywir. Cododd lleiafrif sylweddol, gwneuthurwyr cerbydau'n bennaf, bwysigrwydd prosesau gweinyddol ac amserlenni clir, a manteisiodd nifer o weithgynhyrchwyr ar y cyfle hefyd i bwysleisio eu cefnogaeth i broses ddewisol o gywiro gwallau data cerbydau yn chwarterol, sy'n gynydd ar y broses flynyddol gyfredol yn y rheoliadau presennol. Cododd sawl ymatebydd y posibilrwydd o gyfnod 'monitro'n unig' yn 2024, neu oedi dechrau'r cynllun tan 2025; trafodir y pryderon hyn yn yr ymateb i **gwestiwn 3**.

Safbwynt ar y cyd:

119. Mae sicrhau bod gweinyddu'n effeithiol ac yn diwallu anghenion cyfranogwyr y cynllun yn hollbwysig. Rydym yn ymrwmo i barhau i ymgysylltu'n agos â diwydiant i sicrhau bod y wybodaeth a'r gefnogaeth sydd eu hangen arnynt gan wneuthurwyr i ymgysylltu'n effeithiol â'r mandad ZEV. Byddwn yn cynnull grŵp defnyddwyr gweithredol yn y cyfnod cyn i'r cynllun ddechrau a sicrhau bod canllawiau technegol ar gael ar gyfer pob agwedd ar y cynllun. Er mwyn lleddfu pryderon ynghylch argaeledd data cyn y ffenestr fasnachu (Tachwedd - Rhagfyr), bydd gan y gweinyddwr ddeufis (Medi a Hydref) yn awr i gwblhau data a ddarperir gan wneuthurwyr cerbydau. Mae hyn yn golygu y bydd y gweinyddwr yn darparu data dros dro i weithgynhyrchwyr erbyn diwedd mis Mai (yn lle mis Mehefin) a bydd gan wneuthurwyr dri mis tan ddiwedd mis Awst i ddarparu cywiriadau i wallau ar gyfer pob blwyddyn o'r cynllun.

Cwestiwn 24: A ydych yn cefnogi neu'n gwrthwynebu'r cynnig i barhau i adolygu'r rheoliad?

Crynodeb o'r ymatebion:

120. O'r rhai a ymatebodd, roedd tua 95% o blaid y cynnig i barhau i adolygu'r rheoliad. Nododd ymatebwyr ffactorau penodol pellach a ddylai effeithio ar yr adolygiad yn eu barn nhw, megis seilwaith gwefru, cyflymder cynnydd technoleg ddi-allyriadau, ac amodau'r farchnad fyd-eang (gan gyfeirio at enghreifftiau gan gynnwys pandemig COVID 19 a phrinder lled-ddargludyddion). Cododd nifer o ymatebwyr, gwneuthurwyr cerbydau yn bennaf, bwysigrwydd osgoi ansicrwydd gyda phenderfyniadau'n deillio o unrhyw adolygiadau. Pwysleisiodd tua un rhan o bump o'r ymatebwyr pa mor bwysig oedd hi na fyddai adolygiadau yn gwanhau'r mandad.
121. O ran sut y dylid amseru adolygiadau mwy ffurfiol, roedd bron yr holl rai a fynegodd farn yn cefnogi naill ai 2026 neu 2027.

Safbwynt ar y cyd:

122. Rydym yn parhau i fod yn ymrwymedig i adolygu'r mandad yn barhaus i sicrhau bod y rheoliad yn addas i'r diben ac yn cyflawni'r bwriad polisi o gynyddu cerbydau di-allyriadau fel cyfran o werthiannau ceir a faniau newydd. Bydd gweinyddwr y cynlluniau masnachu'n cyhoeddi adroddiad blynyddol yn crynhoi blwyddyn y cynllun yn dilyn cau'r ffenestr fasnachu ar gyfer y flwyddyn honno, fel y disgrifir yn yr ymgynghoriad. Yn ogystal, rydym yn ymrwymo i adolygiad canol cyfnod ychwanegol i'w gyhoeddi yn Chwarter 1 2027. Mae'r dyddiad hwn wedi'i ddewis gan fod ymatebwyr o blaid adolygiad tua'r adeg hon a bydd rhai elfennau o hyblygrwydd wedi dod i ben ddiwedd 2026. Yna yn 2029 bydd yr adolygiad ôl-weithredu yn dilyn yr adolygiad hwn, yr adolygiad statudol gyda dull posibl a ddisgrifir yn adran 5.0 o Ddadansoddiad Cost a Budd y mandad ZEV.
123. Yn olaf, fel y nodwyd gennym yn yr ymgynghoriad, pe bai yna amgylchiadau digynsail yn codi lle mae cydymffurfiaeth y tu hwnt i reolaeth gwneuthurwyr, gallwn arfer disgresiwn wrth fynd ar drywydd camau gorfodi neu ddiwygio deddfwriaeth i leihau neu ddatgymhwyso darpariaethau talu yn y set gyfyng hon o amgylchiadau. Bydd penderfyniadau o'r fath yn cael eu cyfleu mor bell ymlaen llaw ag y bo'n rhesymol ymarferol.

Cwestiwn 25: Beth yw eich barn am effaith bosibl y ddau gynllun arfaethedig ar gymunedau yn rhannau mwy gwledig ac anghysbell y DU ac ar y busnesau hynny sy'n ymwneud â gwerthu cerbydau yn yr ardaloedd hynny?

Crynodeb o'r ymatebion:

124. Cynigiodd yr ymatebwyr amrywiaeth o safbwyntiau ar yr effaith bosibl ar ardaloedd gwledig ac anghysbell y DU. Roedd nifer aruthrol yn cydnabod bod cymunedau gwledig yn wynebu heriau sy'n benodol iddynt hwy wrth drosglwyddo i gerbydau di-allyriadau ac y bydd angen cymorth pwrpasol arnynt i ddiwallu anghenion cymunedau. Y prif bryder yw isadeiledd gwefru, gyda bron i ddwy ran o dair o'r ymatebwyr gan gynnwys cyrff anllywodraethol, gwneuthurwyr cerbydau a chymdeithasau masnach yn tynnu sylw at hyn fel pryder penodol. Roedd tua chwarter yn galw am fwy o gymorth ariannol y tu allan i seilwaith, er enghraifft, cymhorthdal ar gyfer prynu cerbydau ZEV. Defnyddiodd rhai ymatebwyr y cyfle hwn hefyd i bwysleisio pwysigrwydd cynllun ar gyfer y DU i gyd i sicrhau nad yw ardaloedd gwledig yn cael eu gadael ar ôl.

Safbwynt ar y cyd:

125. Nid yw Llywodraeth y DU yn tanamcangyfrif yr heriau sy'n wynebu cymunedau gwledig o ran y newid i gerbydau di-allyriadau.
126. O dan y cynllun Seilwaith Cerbydau Trydan Lleol (LEVI) mae holl awdurdodau lleol Lloegr wedi cael cyllid cyfalaf ac adnoddau i gyflawni newid sylweddol yn y ddarpariaeth o seilwaith gwefru, gan gynnwys mewn ardaloedd gwledig. Gallant fanteisio ar y Cynllun Pwyntiau Gwefru Preswyl ar y Stryd hefyd, sy'n eu cynorthwyo gyda chost gosod pwyntiau gwefru ar strydoedd preswyl. Drwy'r cynlluniau hyn mae Llywodraeth y DU wedi ymrwmo bron £400m ar gyfer gwefru cerbydau trydan yn lleol dros y ddwy flynedd nesaf. Byddwn yn parhau i fonitro'r sefyllfa hon ac yn ystyried yr achos dros gymorth uniongyrchol mewn ardaloedd gwledig os oes angen.
127. Mae Llywodraeth y DU wedi ymrwmo i Gronfa Gwefru Cyflym hefyd a fydd yn ariannu cyfran o'r gost o uwchraddio'r grid trydan mewn lleoliadau strategol ledled Lloegr.
128. Yn yr Alban, mae'n amlwg, ar gyfer cymunedau gwledig ac anghysbell, bod yn rhaid i'r ddau gynllun weithio law yn llaw â chynnydd mewn seilwaith gwefru cerbydau trydan, mynediad at gerbydau a chydabyddiaeth o anghenion trafnidiaeth cymunedau gwledig ac anghysbell. Mae £65 miliwn wedi'i fuddsoddi yn rhwydwaith gwefru cyhoeddus yr Alban, ChargePlace Scotland, gyda mwy na 2,500 o bwyntiau gwefru cyhoeddus ar gael i'r cyhoedd, gyda 73 pwynt gwefru cyhoeddus fesul can mil o bobl.
129. Mae ein Cronfa Seilwaith Cerbydau Trydan yn arwydd o ddull newydd o ddatblygu rhwydwaith gwefru cyhoeddus yr Alban. Mae'n rhagweld y bydd hanner y buddsoddiad o £60 miliwn yn dod o'r sector preifat a'i nod yw dyblu maint y rhwydwaith dros y pedair blynedd nesaf a sicrhau'r lefel gywir o fuddsoddiad ar draws yr Alban i gyd, gan gynnwys mewn lleoliadau gwledig lle mae llai o gyfle am

fuddsoddiad masnachol. Wrth ddarparu Pontio Teg, darparwyd cyllid i drafnidiaeth gymunedol a chlybiau ceir hefyd gan eu bod yn darparu mynediad hyblyg a fforddiadwy i'r cerbydau trydan diweddaraf ac maent yn hanfodol i ardaloedd gwledig.

130. Mae Strategaeth a Chynllun Gweithredu Gwefru Cerbydau Trydan Llywodraeth Cymru'n cydnabod yr heriau o ran gweithredu'r newid i gerbydau di-allyriadau a chyflwyno seilwaith gwefru cerbydau trydan, yn enwedig yn rhannau mwy gwledig ac anghysbell Cymru.
131. Mae'r ddau awdurdod lleol ar hugain yng Nghymru wedi cael £15 miliwn o gyllid drwy gynllun Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn (ULEVT) Llywodraeth Cymru i gynyddu nifer y pwyntiau gwefru ledled Cymru. Gallant fanteisio hefyd ar y Cynllun Pwyntiau Gwefru Preswyl ar y Stryd (ORCS), sy'n eu cynorthwyo gyda chost gosod pwyntiau gwefru ar strydoedd preswyl.
132. Mae Llywodraeth Cymru'n gweithio'n agos â sefydliadau'r sector preifat, gan gynnwys Gweithredwyr Rhwydwaith Dosbarthu a Gweithredwyr Pwyntiau Gwefru i gyflymu'r broses o gyflwyno seilwaith gwefru, gan gynnwys yn ardaloedd mwy anghysbell Cymru a allai fod yn llai deniadol yn fasnachol.
133. Yng Ngogledd Iwerddon, mae'r Adran Seilwaith wedi sefydlu'r Tasglu Seilwaith Cerbydau Trydan, gydag aelodau o sefydliadau cyhoeddus a phreifat sydd â rôl allweddol i'w chwarae yn y maes hwn. Cyhoeddodd y Tasglu ei Gynllun Gweithredu ym mis Tachwedd 2022 yn nodi chwe cham gweithredu i'w datblygu fel blaenoriaeth i wella'r ddarpariaeth o seilwaith gwefru cerbydau trydan yng Ngogledd Iwerddon. Bydd y Tasglu'n parhau i adolygu'r cynnydd o ran cyflawni'r camau hyn a chyflwyno camau pellach yn y dyfodol, yn enwedig ym meysydd gwefru ar gyfer y rhai sydd heb fynediad i barcio oddi ar y stryd a datblygu cynlluniau seilwaith cerbydau trydan lleol.

Rhestr o'r ymatebwyr

Hour Car

UKLA

RAC

Cyngor Dinas Sunderland

Zeta Group

ChargeWorks

SAP UK

Transport and Environment

Cyngor Defnyddwyr Gogledd Iwerddon

EO Charging

Podpoint

Cymdeithas Diwydiant Petrolwm y DU

Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Thrafnidiaeth

Greenpeace

Connected Kerb

ChargeUK

REA

Cyngor Dinas Portsmouth

MG Motor UK Ltd

Cymdeithas Cludiant Cymunedol

LEVC

Valero Energy Ltd

Allianz

INEOS

Renault

Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well

CoMoUK

Infyos

Tesla

BMW Group

TfL

EVA Lloegr

EVA Gogledd Iwerddon

Nissan

Scottish Power

DecarboniseNow

Y Gymdeithas Cludiant Ffyrdd

SMMT

The NCC

Zemo Partnership

Toyota

Subaru

Stellantis

Y Post Brenhinol

Octopus Electric Vehicles

NFDA

New Automotive

Myenergi

Motability

McLaren

Logistics UK

Lloyds Banking Group

Jaguar Land Rover

Isuzu Truck

IM Group

Greenenergy

Ford

E.ON Energy

Enterprise Holdings

Energy UK

Dr Ben Spencer AS

Co Wheels

ChargePoint

Clwb Carafannau a Chartrefi Modur

BVRLA

Briggs Automotive Company Ltd

Ariel Motor Company

Honda

Cyngor Fife

Volkswagen Group UK

Uber

Cymdeithas Manwerthwyr Petrol

Y Gynghrair Werdd

Ymddiriedolaeth Arbed Ynni

DPD UK

ClientEarth

Aston Martin

Allied Vehicles Group

Roadchef

Renault Trucks

Wells Motor Cars Ltd

KIA UK

Tyfu Canolbarth Cymru

Harris Maxus UK

Caterham Cars

BorgWarner

RTFA

WAVCA

UK Electric Fleet Coalition

The Thalidomide Trust

OVO Energy

JAMA

Ferrari

EDF Energy

Bentley Motors

ANFIA

Tactran

ICCT

Atodiad A - Meini Prawf Credyd Clybiau Ceir y Mandad Di-allyriadau

Fel y nodir yng nghwestiwn 11, bydd gwneuthurwyr yn cael credydau ychwanegol pan fyddant yn gwerthu cerbydau di-allyriadau i glybiau ceir sy'n bodloni'r meini prawf canlynol.

Pwrpas y meini prawf yw sicrhau bod clybiau ceir di-allyriadau'n cael eu defnyddio, eu bod yn lleihau teithiau nad ydynt yn rhai di-allyriadau yn ôl y bwriad, a bod defnyddio cerbyd di-allyriadau gyda chlwb ceir yn brofiad cadarnhaol i ddefnyddwyr a thrwy hynny'n gwneud defnydd o gerbydau di-allyriadau clybiau ceir yn fwy tebygol.

Er mwyn i weithgynhyrchwyr gael credydau ychwanegol pan fyddant yn gwerthu cerbydau di-allyriadau i glybiau ceir, bydd angen i'r cerbyd dan sylw gael ei ddefnyddio'n gyfan gwbl gan glwb ceir cymwys am gyfnod o ddim llai na deunaw mis, oni bai bod y cerbyd yn golled lwyr at ddibenion yswiriant.

Mae'r meini prawf wedi'u rhannu'n dri chategori: safonau gwasanaeth, safonau gweithredwyr a gofynion adrodd:

Safonau Gwasanaeth

Mae'n rhaid i glwb ceir:

1. Cynnig car, faniau neu gerbydau SPV i'w llogi sydd –
 - wedi'u lleoli mewn ardaloedd preswyl neu fasnachol neu'n agos atynt, lle mae cwsmeriaid a darpar gwsmeriaid y gwasanaeth yn byw neu'n gweithio;
 - yn gallu cael eu harchebu am gyfnodau o amser hyd at uchafswm o ddeg diwrnod;
 - ar gael yn barhaol i gwsmeriaid eu harchebu;
 - yn hygyrch yn uniongyrchol i gwsmeriaid ar ôl archebu heb gymorth y gweithredwr;
 - yn bosibl i gwsmeriaid dalu amdano ar sail pob milltir a deithir yn y car neu'r fan yn ystod cyfnod yr archeb, neu ar sail y cyfnod o amser y mae'n cael ei archebu ar ei gyfer, neu gyfuniad o'r ddau;

- yn gallu cael ei archebu heb i'r cwsmer orfod ymrwymo i gytundeb newydd gyda'r gweithredwr mewn perthynas â phob archeb; ac
 - yn cynnwys gwybodaeth am y car neu'r fan, er mwyn i'r cwsmer allu cyfeirio ati.
2. sicrhau bod strwythur prisio, system archebu, llinell gymorth ddigidol neu ffôn a gwybodaeth am wasanaeth y clwb ceir ar gael i gwsmeriaid; a
 3. sicrhau bod cwsmeriaid yn atebol am gosbau ariannol neu gosbau eraill a gânt wrth ddefnyddio'r car neu'r fan, ac eithrio cosbau ariannol sy'n fwy na'r gosb wreiddiol sy'n deillio o fethiant gan y gweithredwr i hysbysu'r cwsmer am y gosb mewn modd amserol.

Safonau Gweithredwyr

1. Rhaid i'r gweithredwr sicrhau bod eu cerbydau -
 - yn addas i'w defnyddio ar y ffordd, yn cael eu cadw'n lân ac yn cael eu gwasanaethu a'u cynnal a'u cadw'n rheolaidd;
 - yn destun polisi yswiriant cynhwysfawr a ddarperir gan drydydd parti neu'r gweithredwr;
 - wedi'u gwarchod gan bolisi torri i lawr ac achub cenedlaethol.
2. Rhaid i'r gweithredwr feddu ar a chyhoeddi -
 - polisi cydraddoldeb ac amrywiaeth;
 - datganiad ynghylch sut mae gwasanaeth y clwb ceir yn gweithredu;
 - polisi amgylcheddol a datganiad effaith amgylcheddol; a
 - pholisi cwynion.
3. Os yw'r gweithredwr yn bwriadu rhoi'r gorau i ddarparu gwasanaeth y clwb ceir, rhaid iddo roi cyfnod o ddau fis o rybudd i'w gwsmeriaid cyn i'r gwasanaeth ddod i ben, lle bo hynny'n rhesymol ymarferol. Rhaid iddo ddweud wrth weinyddwr y cynllun beth fydd yn digwydd i geir di-allyriadau a brynwyd o dan y cynllun.

Gofynion Adrodd

1. Unwaith y flwyddyn, darparu canlynol i'r Llywodraeth –
 - rhestr o'r ceir di-allyriadau, faniau di-allyriadau neu gerbydau SPV di-allyriadau y mae gan y gweithredwr ddefnydd unigryw ohonynt;
 - gwneuthuriad, model a rhifau adnabod cerbydau pob car neu fan o'r fath;
 - nifer yr archebion cwsmeriaid ar gyfer pob cerbyd;
 - cadarnhad ysgrifenedig bod gweithredwr y clwb ceir yn bodloni'r meini prawf clwb ceir hwn ar gyfer pob cerbyd di-allyriadau sydd ganddo;
 - rhestr o unrhyw gerbydau di-allyriadau a fu'n golled lwyr at ddibenion yswiriant yn ystod y gofyniad deunaw mis; a
 - chopïau o'r -
 - polisi cydraddoldeb ac amrywiaeth;

- datganiad ynghylch sut mae gwasanaeth y clwb ceir yn gweithredu;
- polisi amgylcheddol a'r datganiad effaith amgylcheddol; a'r
- polisi cwynion.