

## **MEMORANDWM ESBONIADOL I ORCHYMYN CYNLLUNIAU MASNACHU ALLYRIADAU CERBYDAU 2023**

Lluniwyd y Memorandwm Esboniadol hwn gan yr Adran Drafnidiaeth a Chysylltedd Digidol yn Adran Drafnidiaeth y DU ("DfT") ac fe'i gosodir gerbron Senedd Cymru ar y cyd â'r is-ddeddfwriaeth uchod ac yn unol â Rheol Sefydlog 27.1.

### **Datganiad y Dirprwy Weinidog**

Yn fy marn i, mae'r Memorandwm Esboniadol hwn yn rhoi darlun teg a rhesymol o effaith ddisgwyliedig Gorchymyn Cynlluniau Masnachu Allyriadau Cerbydau 2023 ac rwy'n fodlon bod y manteision yn cyfiawnhau'r costau tebygol.

**Lee Waters**

**DIRPRWY WEINIDOG NEWID HINSAWDD**

**16 Hydref 2023**

## **RHAN 1**

### **1. Disgrifiad**

- 1.1 Mae'r Gorchymyn Cynlluniau Masnachu Allyriadau Cerbydau (VETS) yn sefydlu cynlluniau masnachu ar gyfer Prydain Fawr a fydd yn cyfrannu at dargedau lleihau allyriadau a nod Sero Net Cymru a'r Deyrnas Unedig ("y DU").
- 1.2 Mae VETS yn ymdrin â phedwar cynllun masnachu a fydd yn gweithredu trwy gyfyngu ar nifer y cerbydau newydd nad ydynt yn ddi-allyriadau y gellir eu cofrestru<sup>1</sup> ym Mhrydain, ac ar lefel yr allyriadau CO<sub>2</sub> a ganiateir o gerbydau o'r fath, fel rhan o'r pontio i gerbydau di-allyriadau. Bydd y fframwaith polisi hwn yn cymryd lle Rheoliad<sup>2</sup> Allyriadau CO<sub>2</sub> Ceir a Faniau Newydd presennol y DU, a ddaw i ben ym Mhrydain Fawr ar ddiwrnod cychwyn y Gorchymyn hwn ond a gedwir yng Ngogledd Iwerddon am y tro.

### **2. Materion o ddiddordeb arbennig i'r Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad**

- 2.1 Mae Rhan 3 o Atodlen 3 i Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd (CCA) 2008 yn nodi bod rhaid sefydlu cynllun masnachu allyriadau sy'n berthnasol i Gymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon drwy Orchymyn yn y Cyfrin Gyngor. Rhagnodir gweithdrefn briodol ar gyfer Gorchymyn yn y Cyfrin Gyngor yn adran 48 o'r Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd. Gan fod y Gorchymyn yn sefydlu cynllun masnachu, defnyddir y weithdrefn gadarnhaol.
- 2.2 Gan mai Senedd y DU fydd yn craffu ar y Gorchymyn, ni ystyrir ei bod yn rhesymol ymarferol creu na gosod yr offeryn hwn yn ddwyieithog.
- 2.3 Mae'r Gorchymyn yn berthnasol i Brydain Fawr, oherwydd ar hyn o bryd nid yw'n bosibl i Ogledd Iwerddon ymuno â VETS. Deil yn fwiad gan Lywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban i VETS, gyda chymeradwyaeth Cynulliad Gogledd Iwerddon, fod yn berthnasol i'r DU gyfan: yn y cyfamser, rhaid cadw'r rheoliad allyriadau presennol yn ei le yng Ngogledd Iwerddon.

### **3. Y cefndir deddfwriaethol**

- 3.1 Mae'r pŵer i wneud offeryn i sefydlu cynllun masnachu sy'n ymdrin ag allyriadau nwyon tŷ gwydr yn adran 44 o Ddeddf Newid Hinsawdd 2008 ("CCA") yn arferadwy gan "the relevant national authority" (yr awdurdod cenedlaethol perthnasol) (Gweinidogion Cymru, yr Ysgrifennydd Gwladol, Gweinidogion yr Alban, yr Adran Amaethyddiaeth, yr Amgylchedd a

---

<sup>1</sup> "Cofrestru" yw'r broses i gerbydau newydd allu cael eu gyrru ar y ffordd yn y DU. Mae'r gweithgynhyrchydd yn gyfrifol am gofrestru'r cerbydau y mae'n eu gweithgynhyrchu.

<sup>2</sup> Rheoliad (UE) 2019/631 Senedd Ewrop a'r Cyngor dyddiedig 17 Ebrill 2019 sy'n gosod safonau perfformiad o ran allyriadau CO<sub>2</sub> ar gyfer ceir teithwyr newydd ac ar gyfer cerbydau masnachol ysgafn newydd, a Rheoliadau Diddymu (EC) Rhif 443/2009 a (UE) Rhif 510/2011.

Materion Gwledig yng Ngogledd Iwerddon)<sup>3</sup> mewn perthynas â materion o fewn eu cymhwysedd deddfwriaethol. Mae'r offeryn hwn yn ymwneud â pholisi hinsawdd ac y mae felly wedi'i ddatganoli.

- 3.2 Mae'r offeryn hwn yn sefydlu pedwar cynllun ar wahân o dan adran 44 o'r CCA, a Rhan 1 o Atodlen 2 i'r CCA. Mae gweithdrefnau San Steffan a'r Seneddau Datganoledig ar gyfer gwneud cynllun masnachu ar gyfer Prydain Fawr wedi'u nodi yn Atodlen 3 i'r CCA. Mae paragraff 9 o'r Atodlen honno'n galluogi sefydlu cynllun o'r fath drwy Orchymyn yn y Cyfrin Gyngor. Yn unol â pharagraff 11 o Atodlen 3, cyn y ceir gwneud argymhelliad i'w Fawrhydi yn y Cyfrin Gyngor i wneud Gorchymyn yn y Cyfrin Gyngor, rhaid gosod drafft o'r offeryn sy'n cynnwys y Gorchymyn yn y Cyfrin Gyngor gerbron dau Dŷ'r Senedd a'r deddfwrfeydd datganoledig perthnasol iddynt benderfynu arnynt a'u cymeradwyo. Os gwnaiff pob un ei gymeradwyo, aiff y Gorchymyn yn ei flaen i'r Cyfrin Gyngor.
- 3.3 Adeg ei osod, nid yw Cynulliad Gogledd Iwerddon yn gallu bodloni'r gofyniad hwn ac, o'r herwydd, ni chaiff cwrpas tiriogaethol VETS gynnwys Gogledd Iwerddon. Mae diwygiadau canlyniadol i'r Rheoliad Allyriadau CO<sub>2</sub> Ceir a Faniau Newydd presennol yn cael eu gwneud o dan adran 54 o'r CCA ac yn cadw'r drefn honno ar gyfer Gogledd Iwerddon fel y'i disgrifir o baragraff 4.20.
- 3.4 Nid yw'r rheoliadau allyriadau CO<sub>2</sub> ceir a faniau newydd presennol wedi'u cynnwys yn Fframwaith Windsor. Mae cyfraith yr Undeb Ewropeaidd ("UE") a Ddargedwir ar y mathau o gerbydau a gymeradwyir, y mae'r offeryn hwn yn croesgyfeirio ati, wedi'i chynnwys yn Fframwaith Windsor. Felly, mae'r offeryn hwn yn cyfeirio at y fersiynau domestig a'r UE o gyfraith yr UE a ddargedwir ar y mathau a gymeradwyir. Mae hyn yn berthnasol, er enghraifft, i fathau a gymeradwyir ar lefel y DU (Gogledd Iwerddon) sy'n ddilys ym Mhrydain Fawr ond sy'n parhau i ddilyn rheolau'r UE.

#### **4. Diben ac effaith arfaethedig y ddeddfwriaeth**

- 4.1 Ym mis Mawrth 2021 sefydlodd Senedd Cymru darged statudol i Gymru fod yn sero net o ran allyriadau nwyon tŷ gwydr yn 2050.<sup>4</sup> Cymru Sero Net:

---

<sup>3</sup> Gwelir y diffiniad o awdurdod cenedlaethol perthnasol yn adran 47 CCA 2008.

- Gweinidogion yr Alban yw'r awdurdod cenedlaethol perthnasol mewn perthynas â materion o fewn cymhwysedd deddfwriaethol Senedd yr Alban.
- Gweinidogion Cymru yw'r awdurdod cenedlaethol perthnasol mewn perthynas â materion sydd— (a) o fewn cymhwysedd deddfwriaethol Cynulliad Cenedlaethol Cymru, neu (b) sy'n ymwneud â chyfyngu neu annog cyfyngu ar weithgareddau yng Nghymru sy'n cynnwys allyru nwyon tŷ gwydr, ac eithrio gweithgareddau sy'n gysylltiedig â chwilio am olew a nwy alltraeth a'u hecsbloetio.
- Yr Ysgrifennydd Gwladol neu'r adran berthnasol yng Ngogledd Iwerddon yw'r awdurdod perthnasol mewn perthynas â materion a gedwir yn ôl o fewn ystyr Deddf Gogledd Iwerddon 1998.
- Yr adran berthnasol yng Ngogledd Iwerddon yw'r awdurdod perthnasol mewn perthynas â'r holl faterion eraill o fewn cymhwysedd deddfwriaethol Cynulliad Gogledd Iwerddon.
- Yr Ysgrifennydd Gwladol yw'r awdurdod cenedlaethol perthnasol mewn perthynas â phob mater arall.

<sup>4</sup> [Rheoliadau Deddf yr Amgylchedd \(Cymru\) 2016](#)

Mae Cyllideb Carbon 2, a gyhoeddwyd ym mis Hydref 2021, yn dangos pwysigrwydd lleihau allyriadau trafndiaeth yng Nghymru fel rhan o'r uchelgais hwn a chefnogaeth Llywodraeth Cymru o blaid ymestyn targedau ar gyfer defnyddio cerbydau trydan.<sup>5</sup>

- 4.2 A hithau wedi ymadael â'r UE, nid yw'r DU bellach yn rhan o'r fframwaith ar gyfer rheoleiddio allyriadau ceir a faniau newydd. Er bod y Rheoliadau Allyriadau CO<sub>2</sub> Ceir a Faniau Newydd, sy'n deillio o'r UE, yn rheoli allyriadau yn unig, mae VETS yn cynnwys y mandad cerbydau di-allyriadau (gofyniad bod yn rhaid i nifer y cerbydau newydd a gofrestrir gan weithgynhyrchwyr nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau fod yn gyfran benodol o gyfanswm y cerbydau a gofrestrir neu'n llai na'r gyfran honno) a safon allyriadau CO<sub>2</sub>. Bydd y ddau, o'u cymryd gyda'i gilydd, yn cynyddu nifer y cerbydau di-allyriadau ar ffyrdd Prydain Fawr gan gyfyngu yr un pryd ar gyfanswm yr allyriadau o gerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau.
- 4.3 Mae polisi hinsawdd, ac felly sefydlu VETS o dan y CCA, o fewn cymhwysedd datganoledig. Mae'r DfT a'r Llywodraethau Datganoledig (yn ogystal â Thrysorlys EF, yr Adran Busnes a Masnach, a'r Adran Diogelu Ffynonellau Ynni a Sero Net) wedi cydweithio'n agos i ddatblygu polisi a deddfwriaeth VETS. Bydd Gweinidogion yr Alban a'r DU yn gosod yr offeryn hwn ar ffurf drafft yn Senedd yr Alban a Senedd y DU lle bydd yn destun penderfyniadau cadarnhaol y deddfwrfeydd hynny.
- 4.4 Bu rheoliadau ynghylch allyriadau ceir a faniau mewn grym yn y DU ers Rheoliadau Cerbydau Modur (Adeiladu a Defnydd) 1973. Yn ogystal â bod yn un o amcanion y polisi hinsawdd, mae rheoli allyriadau cerbydau ffordd i'r atmosffer yn effeithiol yn angen a gydnabyddir trwy'r byd er lles iechyd y cyhoedd, gan gynnwys yn fframwaith rheoleiddio allyriadau CO<sub>2</sub> ceir a faniau newydd yr UE a gafodd ei fabwysiadu a'i weithredu gan y DU wedi iddi ymadael â'r UE. Mae'r DU wedi esblygu'n gyson ei hymagwedd at reoleiddio allyriadau ac mae VETS yn cynrychioli'r cam nesaf wrth i'r DU barhau i arwain y pontio tuag at gerbydau di-allyriadau.
- 4.5 Bydd yr offeryn hwn yn sefydlu VETS fel pedwar cynllun masnachu ar wahân ar gyfer Prydain Fawr yn gyfan gan ddod yn weithredol o 1 Ionawr 2024 neu 21 diwrnod ar ôl diwrnod gwneud y gorchymyn. Mae dau o'r cynlluniau'n ymwneud â cheir: y Cynllun Masnachu Cofrestriadau Ceir nad ydynt yn Ddi-allyriadau ("CRTS") a Chynllun Masnachu CO<sub>2</sub> Ceir nad ydynt yn Ddi-Allyriadau ("CCTS"). Mae dau yn ymwneud â faniau: y Cynllun Masnachu Cofrestriadau Faniau nad ydynt yn Ddi-Allyriadau ("VRTS") a Chynllun Masnachu CO<sub>2</sub> Faniau nad ydynt yn Ddi-Allyriadau ("VCTS").
- 4.6 Mae VETS yn cwmpasu'r holl weithgynhyrchwyr cerbydau sy'n cofrestru car neu fan fel y'i diffinnir gan yr offeryn hwn ym Mhrydain Fawr, yn amodol ar yr esemptiadau a'r rhanddirymiadau a ddisgrifir isod. Mae Cerbydau at Ddibenion Arbennig, nad ydynt yn ddi-allyriadau, gan gynnwys cerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn, wedi'u hesemptio rhag VETS ond bydd fersiynau di-allyriadau'n ennill credydau. Mae angen yr esemptiad hwn er

---

<sup>5</sup> Cymru Sero Net: Cyllideb Garbon 2

mwyn sicrhau bod achosion diben arbennig yn parhau i dderbyn y cerbydau sydd eu hangen arnynt, tra bod y credyd yn cymell pontio i gerbydau di-allyriadau. Ceir trefniadau pwrpasol i aseinio'n deg y cyfrifoldeb am allyriadau Cerbydau<sup>6</sup> Aml-Gam ac am gofrestru fersiynau di-allyriadau.

- 4.7 Mae'r CRTS a'r VRTS (gyda'i gilydd y "ZEV mandate schemes" (cynlluniau'r mandad cerbydau di-allyriadau) yn pennu targedau blynyddol ar gyfer cofrestru cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau. Bydd y targedau hynny'n gostwng bob blwyddyn. Gweithredir hyn gan weinyddwr y cynlluniau (yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth) sy'n dyrannu lwfansau CRTS a VRTS i weithgynhyrchwyr ceir a faniau trwy luosi'r cerbydau a gofrestrir gan weithgynhyrchydd mewn blwyddyn benodol â tharged y flwyddyn honno ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau. Rhaid ildio un lwfans CRTS/VRTS i'r gweinyddwr ar gyfer pob cerbyd a gofrestrir nad yw'n ddi-allyriadau. Yr enw am hyn yw "activity" (gweithgaredd). Os bydd gweithgynhyrchydd yn cofrestru llai o gerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau na'r targed, bydd ganddo lwfansau sbâr, ac os bydd yn cofrestru mwy o gerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau na'r targed, bydd wedi defnyddio'i lwfans.
- 4.8 Effaith y cynlluniau hyn yw bod yn rhaid i nifer y cerbydau di-allyriadau y mae gweithgynhyrchwyr yn eu cofrestru fod yn gyfran gynyddol o gyfanswm y cerbydau y maent yn eu cofrestru bob blwyddyn. Mae gweithgynhyrchwyr yn cael masnachu lwfansau ymhlith ei gilydd neu ddefnyddio dulliau eraill, megis bancio gormodedd blynyddoedd blaenorol, i gyrraedd eu targedau. Mae gofyn i weithgynhyrchwyr sydd heb ddigon o lwfansau CRTS neu VRTS i gyrraedd eu targedau dalu £15,000 fesul lwfans CRTS. Ar gyfer VRTS £9,000 fydd y taliad hwn fesul lwfans yn 2024, gan gynyddu i £18,000 o 2025 ymlaen. Mae lwfansau a gweithgarwch cyffredinol yn y ddau gynllun wedi'u cyfyngu gan ofynion paragraff 7(2) a (3) o Atodlen 2 i'r CCA. Mae'r terfynau ar weithgaredd yn erthyglau 12(3) a 44(3) yn seiliedig ar y nifer uchaf o lwfansau a chredydau y gellir eu cael dros oes y cynlluniau ac y gellir felly eu hildio yn gyfnewid ar gyfer cofrestru cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau. Mae'r terfynau ar lwfansau wedi'u nodi yn erthyglau 13 a 45, sef nifer y cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau a gofrestrir mewn blwyddyn gynllun (yn amodol ar randdirymadau).
- 4.9 Mae'r CCTS a'r VCTS (gyda'i gilydd y "CO<sub>2</sub> standard schemes" - y cynlluniau safonol CO<sub>2</sub>) yn gosod targed llinell sylfaen ar gyfer allyriadau fesul cerbyd sy'n seiliedig ar berfformiad a lefel cydymffurfio'r gweithgynhyrchydd yn 2021. Bydd gweithgynhyrchydd a oedd yn cydymffurfio â'r rheoliadau a oedd yn gyfredol yn 2021 yn derbyn targed sy'n cyfateb i'w wir allyriadau neu ei darged ar gyfer 2021, pa un bynnag sydd uchaf. Bydd gweithgynhyrchydd na wnaeth gydymffurfio â'r rheoliadau yn 2021 yn derbyn targed sy'n cyfateb i'w berfformiad yn 2021 ond wedi'i dynhau gan ganran ei fethiant i daro'r targed hwnnw. Bydd gweinyddwr y cynlluniau yn dyrannu lwfansau CCTS a VCTS i weithgynhyrchwyr ceir a faniau yn flynyddol. Mae un lwfans CCTS neu VCTS yn cyfateb i 1gCO<sub>2</sub>e/km. Cyfrifir lwfansau ar sail allyriadau CO<sub>2</sub> cerbydau nad ydynt yn

---

<sup>6</sup> Mae Cerbydau Aml-Gam yn cael eu hadeiladu mewn sawl cam, naill ai gan ddefnyddio cerbydau ag iddynt sylfaen cyflawn neu gerbydau ag iddynt sylfaen anghyflawn.

ddi-allyriadau a gofrestrir bob blwyddyn, a'u llusosi â tharged llinell sylfaen 2021 y gweithgynhyrchydd. Yna bydd y gweinyddwr yn cyfrifo cyfartaledd allyriadau gweithgynhyrchydd dros y flwyddyn ac yn ei luosi â chyfanswm y cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau sydd wedi'u cofrestru i gyfrifo nifer y lwfansau. Os yw'r dyraniad yn fwy na'r gofyn yna bydd gan y gweithgynhyrchydd warged o lwfansau CCTS neu VCTS. Os yw'r dyraniad yn llai, bydd gan y gweithgynhyrchydd ddiffyg.

- 4.10 Felly, rhaid i weithgynhyrchwyr gadw cyfartaledd allyriadau fesul cerbyd yr un fath neu'n is nag yr oedd yn 2021 gan werthu llai o gerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau fel a nodir yng nghynlluniau'r mandad cerbydau di-allyriadau. Nid oes unrhyw greydau o dan gynlluniau safonol CO<sub>2</sub>, ond bydd hyblygrwydd yn y ffenest fasnachu y gall gweithgynhyrchwyr fanteisio arnynt. Ar ddiwedd pob blwyddyn gynllun, rhaid bod gan weithgynhyrchydd un lwfans CCTS neu VCTS ar gyfer pob gCO<sub>2</sub>e/km a allyrrir gan y ceir neu'r faniau a gofrestrir ganddo'r flwyddyn honno. Mae gofyn i weithgynhyrchwyr nad oes ganddynt ddigon o lwfansau CCTS neu VCTS i daro'u targedau dalu £86 am bob lwfans CCTS neu VCTS.
- 4.11 Mae hyblygrwydd o fewn cynlluniau mandad cerbydau di-allyriadau a cheir nifer o lwybrau cydymffurfio. Ceir trefn fancio lle gellir defnyddio gormodedd blynyddoedd cynt mewn blynyddoedd diweddarach; trefn fenthyca lle gellir benthyca lwfansau o ddyraniad yn y dyfodol, a throsiadau. Mae gweithgynhyrchwyr cerbydau yn gallu ennill credydau hefyd am gofrestru cerbydau di-allyriadau at ddibenion arbennig, cerbydau di-allyriadau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn, ac os yw'r cerbyd di-allyriadau'n cael ei ddefnyddio gan glwb ceir. Dyfernir y credydau hyn os yw achos y diben arbennig yn golygu budd penodol o ran lleihau allyriadau CO<sub>2</sub>. Mae un credyd CRTS neu VRTS yn gyfwerth ag un lwfans CRTS neu VRTS.
- 4.12 Caniateir ychydig ryngweithio rhwng y CRTS a'r CCTS, a rhwng y VRTS a'r VCTS, yn unol â pharagraff 11(1) o Atodlen 2 i'r CCA. Gellir trosi lwfans CRTS yn lwfans CCTS ar gyfradd gyfnewid, a gellir trosi lwfans CCTS yn gredyd CRTS ar gyfradd gyfnewid. Caniateir yr un peth ar gyfer VRTS a VCTS gyda chyfraddau cyfnewid gwahanol. Nid oes rhyngweithio rhwng y cynlluniau ceir (CCTS a CRTS) a'r cynlluniau faniau (VCTS a VRTS).
- 4.13 Caniateir rhanddirymiadau i gynlluniau'r mandad cerbydau di-allyriadau. Mae gweithgynhyrchwyr micro sy'n cofrestru llai na 1,000 o geir neu faniau yn cael eu rhanddirymu'n awtomatig. Caiff gweithgynhyrchydd bach sy'n cofrestru mwy na 999 ond llai na 2,500 o gerbydau wneud cais am rhanddirymiad. Nid oes targed yn cael ei roi i weithgynhyrchwyr sy'n cael rhanddirymiad ar gyfer cofrestru cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau, ond byddant yn dal i gael dyraniad o lwfansau, ar sail gwir nifer y cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau y maent yn eu cofrestru.
- 4.14 Mae esemptiad hefyd ar gyfer cynlluniau safonol CO<sub>2</sub>. Yn y cynlluniau safonol CO<sub>2</sub> mae gweithgynhyrchydd micro sy'n cofrestru llai na 1,000 o gerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau, yn ogystal â'r rheini sy'n cofrestru cerbydau di-allyriadau yn unig, yn cael esemptiad awtomatig.
- 4.15 Mae rhanddirymiadau ac esemptiadau'n cael eu rhoi i gynlluniau ceir a faniau ar wahân a'u hasesu'n flynyddol. Gall cyfranogwr gael ei rhanddirymu

neu ei esemptio o gynlluniau'r faniau ond nid o gynlluniau'r ceir a vice versa neu gall gael ei randdirymu neu ei esemptio o gynlluniau'r ceir a faniau, gan ddibynnu ar y nifer y mae'n eu cofrestru. Gall cyfranogwr gael ei randdirymu neu ei esemptio mewn un flwyddyn a gorfod bodloni amodau'r cynllun y flwyddyn ddilynol os bydd wedi cofrestru mwy na'r trothwyon priodol.

- 4.16 Mae cyfranogwyr VETS yn destun system fonitro ac adrodd sy'n sicrhau cydymffurfiaeth â'r cynlluniau a'u huniondeb. Yr Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau sy'n casglu'r data a ddefnyddir i asesu cydymffurfiaeth wrth i gerbydau gael eu cofrestru. Caiff cyfranogwyr gywiro'r data hwnnw a rhoi tystiolaeth i gefnogi unrhyw gywiriadau. Nid yw'r data a gesglir na'r broses cywiro gwallau wedi newid i bob pwrpas ers creu'r rheoliadau allyriadau CO<sub>2</sub> ceir a faniau newydd presennol.
- 4.17 Mae VETS yn sefydlu system orfodi gadarn a chymesur. Gweinyddwr y cynlluniau masnachu penodedig fydd yn gorfodi rheolau VETS. Mae gan y gweinyddwr y pŵer i fynnu gwybodaeth oddi wrth gyfranogwyr, a bydd peidio â chydymffurfio yn arwain at gosbau sifil a mesurau gorfodi cynyddol, gan arwain at y pŵer i holi swyddogion cwmni, y pŵer i fynnu gwybodaeth, a'r pŵer i wneud cais am warant i chwilio safle a chipio dogfennau a chofnodion. Bydd y gweinyddwr yn gweithio'n agos gyda chyfranogwyr a'r Llywodraethau Datganoledig i sicrhau bod cosbau sifil VETS yn effeithiol, yn anghymellol ac yn gymesur.
- 4.18 Lle bydd cyfranogwr VETS yn teimlo bod penderfyniad gan weinyddwr o dan yr offeryn hwn yn gwneud cam ag ef, bydd gweithdrefn gwyno ar gael a chaiff apelio yn erbyn rhai penderfyniadau.

#### ***Rheoliad Allyriadau Ceir a Faniau Newydd ar gyfer Gogledd Iwerddon***

- 4.19 Ar hyn o bryd nid yw Gogledd Iwerddon yn cael ymuno â VETS. Er mwyn sicrhau bod Gogledd Iwerddon yn dod o dan y rheoliadau presennol fel sy'n briodol, gwneir diwygiadau canlyniadol yn Rhan 8 yr offeryn hwn i reoliadau allyriadau CO<sub>2</sub> ceir a faniau newydd y DU. Cânt eu gwneud ar ôl ymgynghori'n drylwyr â'r Adran Seilwaith (Gogledd Iwerddon). Bydd y diwygiadau yn cadw'r rheoliadau presennol yng Ngogledd Iwerddon yn unig ac yn eu graddoli'n briodol ar gyfer y farchnad honno. Byddant hefyd yn cadw, gyda mân welliannau, y system bresennol ar gyfer cymeradwyo eco-arloeseddau (technolegau arloesol sy'n sicrhau arbedion mewn CO<sub>2</sub> y tu hwnt i'r hyn sy'n cael ei fesur dros y cylch prawf safonol wrth gymeradwyo math o gerbyd). Maent yn berthnasol wrth fesur gweithgarwch yn y CCTS a'r VCTS, yn ogystal ag o dan y drefn a fydd yn parhau'n gymwys yng Ngogledd Iwerddon.
- 4.20 Cafodd rhannau perthnasol yr offeryn hwn eu drafftio i fodloni dau feini prawf:
- Pan ddaw Prydain Fawr o dan VETS, bydd yna reoliad allyriadau priodol i gwmpasu Gogledd Iwerddon o hyd.
  - Sicrhau bod yna reoliadau sy'n cyfateb cystal â phosibl i'r trefniadau presennol yn y DU er mwyn cadw'r baich ychwanegol o ran gweinyddu a

pherfformiad amgylcheddol o ganlyniad uniongyrchol i symud Prydain i VETS mor fach â phosibl.

- 4.21 Ar hyn o bryd, wth gymhwyso'r rheoliadau hyn ledled y DU, pennir targedau gweithgynhyrchwyr trwy fformiwlâu sy'n cymharu màs yr holl geir a / neu faniau sydd newydd eu cofrestru yn fflyd y gweithgynhyrchydd â chyfartaledd màs yr holl gerbydau o'r fath yn y DU. Gan mai dim ond cyfartaledd y fflyd sy'n cael ei reoleiddio, mae'r fformiwla hon yn sicrhau bod gweithgynhyrchwyr yn cael cofrestru pa gerbyd bynnag a fyddant ym marchnad y DU, gan drwy hynny ddiogelu amrywiaeth y fflyd wrth i'r fflyd gyfan ddod yn fwy effeithlon. Bydd y targedau a'r fformiwlâu hyn yn parhau ar gyfer Gogledd Iwerddon, ac asesir cydymffurfiaeth â'r targedau hyn gan ddefnyddio yn unig y cerbydau sydd wedi'u cofrestru yng Ngogledd Iwerddon.
- 4.22 Ar hyn o bryd gall gweithgynhyrchydd ofyn am gael ei randdirymu o'r fformiwla sy'n pennu targed CO<sub>2</sub> fflyd y gweithgynhyrchydd os yw cyfanswm y cerbydau y mae'n ei gofrestru mewn blwyddyn galendr yn disgyn o dan drothwyon sydd wedi'u rhag-ddiffinio. Bydd y rhanddirymiadau hyn yn parhau ar gyfer Gogledd Iwerddon, a pharheir i asesu cymhwystra am randdirymiad ar sail lefelau cofrestru ledled y DU, er mwyn sicrhau nad oes unrhyw newid ym maich y gweithgynhyrchwyr sydd wedi bod yn gymwys am randdirymiad yn y rheoliadau allyriadau CO<sub>2</sub> ceir a faniau newydd presennol hyd yn hyn.
- 4.23 Mae "excess emissions premiums" yn cael eu codi ar weithgynhyrchwyr am beidio â chydymffurfio â'u targedau CO<sub>2</sub>. Pan fydd VETS yn dechrau, gyda Gogledd Iwerddon yn unig yn gorfod cadw at y rheoliadau hyn, £86 y gram dros y targed allyriadau fydd y ddirwy fesul cerbyd cofrestredig.
- 4.24 Mae Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban yn barod i Ogledd Iwerddon ymuno â VETS pan fydd y Cynulliad yn dewis gwneud hynny. Safbwynt Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban ar y cyd hefyd yw y dylai'r DU gyfan deimlo buddion VETS gan gynnwys llai o allyriadau, mwy o gerbydau di-allyriadau, a sicrwydd rheoliadol ar gyfer diwydiant. Nid yw'r gorchymyn VETS yn ymwneud ag ymadawiad y DU â'r UE nac yn sbarduno'r gofynion o dan Ddeddf yr Undeb Ewropeaidd (Ymadael) i baratoi datganiad.

## 5. Ymgynghori

- 5.1 Rhwng 30 Mawrth 2023 a 24 Mai 2023, cynhaliodd Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban ac Adran Seilwaith Gogledd Iwerddon ymgynghoriad cyhoeddus ("the final consultation") yn gofyn am farn am "A zero emission vehicle (ZEV) mandate and CO<sub>2</sub> emissions regulation for new cars and vans in the UK". Roedd yr ymgynghoriad hwn yn nodi mai cynlluniau masnachu allyriadau yw'r polisi a ffefrir gan Lywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig wrth bontio i gerbydau di-allyriadau.
- 5.2 Ochr yn ochr â'r ymgynghoriad, cyd-gomisiynodd Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig y Pwyllgor Newid Hinsawdd ("CCC") i roi



cyngor ar ddylunio mandad cerbydau di-allyriadau a safon CO<sub>2</sub> yn unol ag adran 48 o'r CCA. Cyhoeddwyd y cyngor hwn gan y CCC ac mae ar gael yn: [Lythyr: Zero-emission vehicle mandate - Climate Change Committee \(theccc.org.uk\)](https://theccc.org.uk)

5.3 Derbyniodd yr ymgynghoriad dros 148 o ymatebion, gan ystod o randdeiliaid gan gynnwys gweithgynhyrchwyr cerbydau, gweithredwyr manau gwefru a chyrrff anllywodraethol, gyda'r mwyaf yn cefnogi'r rhan fwyaf o'r cynigion ar ddylunio mandad cerbydau di-allyriadau a safon allyriadau CO<sub>2</sub>. Dywedodd cyfran fawr o randdeiliaid y byddai'n well ganddynt weld cynlluniau ar lefel y DU gyfan.

5.4 Dyma rai o'r pwyntiau allweddol a godwyd gan ymatebwyr i'r ymgynghoriad:

- Dylai VETS gael ei gymhwyso ar lefel y DU gyfan (C1 a C2): Roedd tua 96% o'r ymatebwyr a atebodd y cwestiwn perthnasol am i VETS gael ei roi ar waith ar lefel y DU gyfan. Er nad yw'n ymarferol bosibl i VETS gael ei gymhwyso yng Ngogledd Iwerddon, bydd y rheoliad yn berthnasol ar draws Prydain Fawr. Pan fydd Cynulliad Gogledd Iwerddon yn dewis pasio unrhyw ddeddfwriaeth angenrheidiol, daw'r cynlluniau i rym ar lefel y DU gyfan.
- Dylid gohirio VETS o 2024 tan 2025 (C3): Roedd tua 8% o'r ymatebwyr i gwestiwn 3 yn argymhell gohirio'r mandad o 2024 tan 2025, neu i 2024 fod yn "flwyddyn fonitro" heb daliadau. Cytunodd Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban, a'r Adran Seilwaith (Gogledd Iwerddon) ar ganiatáu hyblygrwydd newydd yn sgil yr ymgynghoriad i dawelu pryderon ynghylch blynyddoedd cynnar y cynlluniau hyn, hynny fel ymateb i bryderon bod y blynyddoedd cynnar yn rhy heriol i rai cyfranogwyr. O ganlyniad, cadwyd 2024 yn flwyddyn gychwyn.
- Methodoleg llinell sylfaen safon CO<sub>2</sub> (C14): Teimlai oddeutu 45% o'r rheini a ymatebodd i gwestiwn 14 nad oedd y cynnig yn rhoi cyfrif teg i'r gostyngiadau yn allyriadau CO<sub>2</sub> a ddigwyddodd o dan y rheoliadau presennol, gan gynnig mesurau amrywiol i unioni hyn. Cytunodd Llywodraeth Cymru, Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban a'r Adran Seilwaith (Gogledd Iwerddon) ar fethodoleg newydd mwy effeithiol ar gyfer cydnabod y gweithgynhyrchwyr wnaeth yn well na'r targed yn 2021, gan wobrwyo gostyngiadau hanesyddol yn eu hallyriadau.

5.5 Cyhoeddwyd Ymateb y Llywodraeth i'r ymgynghoriad ar 28 Medi 2023. I weld manylion llawn yr ymgynghoriad, ewch i: [A zero emission vehicle \(ZEV\) mandate and CO2 emissions regulation for new cars and vans in the UK - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/consultations/policy-design-features-for-the-car-and-van-zero-emission-vehicle-zev-mandate-and-co2-emissions-regulation-for-new-cars-and-vans-in-the-uk). Roedd yr ymgynghoriad yn ddatblygiad o'r ddau ymgynghoriad blaenorol: [Policy design features for the car and van zero emission vehicle \(ZEV\) mandate - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/consultations/policy-design-features-for-the-car-and-van-zero-emission-vehicle-zev-mandate)<sup>7</sup> (ymgynghoriad ar agor 7 Ebrill – 10 Mehefin 2022) a [CO2 emissions](https://www.gov.uk/government/consultations/co2-emissions)

---

<sup>7</sup> <https://www.gov.uk/government/consultations/policy-design-features-for-the-car-and-van-zero-emission-vehicle-zev-mandate>

[regulatory framework for all newly sold road vehicles in the UK - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/consultations/co2-emissions-regulatory-framework-for-all-newly-sold-road-vehicles-in-the-uk)<sup>8</sup> (ymgyngoriad ar agor 14 Gorffennaf – 22 Medi 2021).

---

<sup>8</sup> <https://www.gov.uk/government/consultations/co2-emissions-regulatory-framework-for-all-newly-sold-road-vehicles-in-the-uk>

## RHAN 2 – ASESIAD EFFAITH RHEOLEIDDIOL

Mae'r RIA hwn yn crynhoi'r pwyntiau allweddol a nodir yn Ymateb Llywodraethau'r pedair gwlad i'r Dadansoddiad Budd a Chost<sup>9</sup> ac mae'n rhoi crynodeb o effeithiau tebygol y ddeddfwriaeth arfaethedig yng Nghymru, gan gynnwys lle medrir neilltuo'r costau a'r buddion a nodwyd. Er hwylustod cyfeirio, defnyddiwyd rhifau o'r CBA ar gyfer y tablau a'r ffigurau isod.

### 6. Opsiynau

6.1 Mae'r adran hon yn nodi'r safbwynt polisi terfynol ar y mandad cerbydau di-allyriadau a'r rheoliadau CO<sub>2</sub>, gan fynd i'r afael â'r broblem dan sylw. Yn ôl canllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF, mae'r sefyllfa wrthffeithiol yn cynrychioli senario 'gwneud dim' lle na chyflwynir rheoliadau mandad cerbydau di-allyriadau na CO<sub>2</sub>, a bod rheoliadau'r UE a ddargedwir yn aros.

Categori	Opsiwn	Manylion
<b>Gwneud Dim - Trywydd a Gofynion CO<sub>2</sub> cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau</b>	0 - Llinell sylfaen	Yn y senario gwneud dim, mae Prydain Fawr yn cadw rheoliadau'r UE a ddargedwir ar CO <sub>2</sub> . Ar gyfer ceir, bydd hyn yn arwain at 15% a 37.5% o ostyngiad mewn gCO <sub>2</sub> / km yn 2025 a 2030 yn y drefn honno o'i gymharu â llinell sylfaen 2021. Ar gyfer faniau, bydd yn arwain at 15% a 31% o ostyngiad mewn gCO <sub>2</sub> /km yn 2025 a a 2030 o'i gymharu â llinell sylfaen 2021. Gall gweithgynhyrchwyr gydymffurfio trwy gofrestru cerbydau di-arylliadau neu gerbydau nad ydynt yn ddi-arylliadau sy'n fwy effeithlon.
<b>Trywydd targedau cerbydau di-allyriadau</b>	1 – trywydd mandad cerbydau di-allyriadau + gofynion CO <sub>2</sub> cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau	Trywydd targedau gwerthiant blynyddol cerbydau di-allyriadau, ynghyd â gofyn CO <sub>2</sub> safonol ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau ar bob gwneuthurwr, ar sail data 2021. Caniateir masnachu, bancio, trosglwyddo credyd ddwyffordd, a benthyca, ynghyd â thaliadau cydymffurfio terfynol.

**Ffigur 6 Crynodeb o'r safbwynt polisi terfynol**

6.2 Mae'r safbwynt polisi a grynhoir yn y tabl uchod wedi'i fireinio trwy drafod helaeth â rhanddeiliaid yn ystod yr ymgynghoriad technegol a'r ymgynghoriad terfynol. Ceir rhagor o wybodaeth am y cyfiawnhad dros y safbwynt polisi terfynol yn ymateb ategol y Llywodraeth i'r ymgynghoriad.

6.3 Yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF ar arfarnu economaidd, mae'r dadansoddiad hwn o fuddion a chostau yn ymdrin

<sup>9</sup> <https://www.gov.uk/government/consultations/a-zero-emission-vehicle-zev-mandate-and-co2-emissions-regulation-for-new-cars-and-vans-in-the-uk>

ag effaith uniongyrchol yr is-ddeddfwriaeth hon. Am y rheswm hwn, rydym yn modelu cam cyntaf y mandad cerbydau di-allyriadau sy'n tynhau'r targedau flwyddyn ar ôl blwyddyn tan 2030. Ar ôl hynny tybir eu bod yn aros yn gyson at ddibenion modelu. Fodd bynnag, mae'r Llywodraeth yn glir y caiff ail gam y mandad cerbydau di-allyriadau (gan gynnwys targedau blynyddol wedi hynny o 2031 i 2035) ei roi ar waith ar lefel na fydd yn llai uchelgeisiol na'r hyn a nodwyd yn ymateb y Llywodraeth i'r ymgynghoriad.

## Senario gwrthffeithiol

6.4 O dan yr opsiwn polisi 'Gwneud dim' cyfredol, cedwir rheoliadau CO<sub>2</sub> cyfredol yr UE a ddargedwir <sup>10</sup>; dyma fydd y llinell sylfaen a ddefnyddir i werthuso'r safbwynt polisi terfynol. Mae'r rheoliadau hyn yn gosod targed ar gyfer cyfartaledd yr allyriadau CO<sub>2</sub> a fesurir mewn g/km, ar draws fflyd y ceir a'r faniau newydd. Rhaid i bob gweithgynhyrhydd gyrraedd y targedau ond byddant yn cael eu haddasu yn ôl y màs cerbydau. Gall gweithgynhyrchwyr fodloni'r gofyniad gan ddefnyddio unrhyw strategaeth trwy werthiant cerbydau di-allyriadau neu gerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau sy'n fwy effeithlon. Mae'r rheoliadau'n cael eu tynhau bob 5 mlynedd yn unig, sy'n golygu nad oes angen gwella effeithlonrwydd yn y blynyddoedd interim.

6.5 Mae manylion yr opsiwn hwn wedi'u nodi yn Ffigur 6. Fel y dangosir, disgwylir gostyngiad o 15% yn allyriadau ceir a faniau newydd o 2025, a gostyngiad o 37.5% a 31% o 2030, ar gyfer ceir a faniau, yn y drefn honno. Caiff cosbau eu pennu gyda'r nod o osod costau gwaharddol am beidio â chydymffurfio, a chaniateir hyblygrwydd, esemptiadau a rhanddirymiadau i liniaru effeithiau anghymesur ar fusnesau llai ac i leihau costau.

## Crynodeb o effeithiau'r polisi

6.6 Prif amcan strategol y polisi hwn yw lleihau allyriadau carbon. Mae Tabl 24 yn dangos cyfanswm yr arbedion carbon heb eu masnachu, wedi'i amcangyfrif heb y senario gwrthffeithiol. Amcangyfrifir y bydd y safbwynt polisi terfynol yn cael effaith sylweddol ar ostwng allyriadau carbon dros gyfnod cyllideb carbon 5 (2028-2032) a 6 (2033 i 2037) y DU a rhwng y cyfnod 2024-2050.

	Arbedion carbon y polisi MtCO <sub>2</sub> e (heb ei fasnachu)
UK CB4	0
UK CB5	28
UK CB6	77

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-CO2-emissions-vehicles/CO2emission-performance-standards-cars-and-vans\\_en](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-CO2-emissions-vehicles/CO2emission-performance-standards-cars-and-vans_en)

Tabl 1 Cyfanswm arbedion carbon heb eu masnachu, o geir a faniau

Er mwyn amcangyfrif arbedion carbon Cymru, defnyddiwyd rhagolygon traffig ffyrdd y Model Trafnidiaeth Cenedlaethol (Amcanestyniadau Traffig Ffyrdd Cenedlaethol 22)<sup>11</sup>. Ar sail y rheini, amcangyfrifir bod galw traffig Cymru yn 5.6% o alw traffig Prydain Fawr. Rydym wedyn wedi lluosio'r gyfran hon â'r arbedion allyriadau blynyddol a ddaw i Brydain Fawr o'r mandad cerbydau di-allyriadau. Y canlyniad yw amcangyfrif o arbedion carbon Cymru o'r polisi hwn. Fe'i gwelir yn Nhabl 24A isod.

	Arbedion carbon y polisi MtCO <sub>2</sub> e (heb ei fasnachu)
CB2 Cymru (2021 – 2025)	0
CB3 Cymru (2026 – 2030)	0.56
CB4 Cymru (2031 – 2035)	3.3
2024-2050	22.89

Tabl 2 Cyfanswm arbedion carbon heb eu masnachu o geir a faniau yng Nghymru

6.7 Ar ben hynny, mae'r gwerthusiad cost a budd yn dangos bod yr arbedion carbon hyn yn gost-ffeithiol a'u bod hefyd yn dod â buddion cymdeithasol net o ystyried eu holl effeithiau.

6.8 Mae Tabl 25 yn dangos gwerth effeithiau uniongyrchol y polisi mewn arian heb gynnwys yr 'ad-ffaith'. Yr 'ad-ffaith' yn y cyd-destun hwn yw'r newid yn y galw am deithio yn sgil newid pris y nwydd - sef pris teithio pan fydd defnyddwyr yn newid i ddefnyddio cerbydau di-allyriadau sydd â chostau rhedeg is o'u cymharu â cherbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau. Gwerth Presennol Net (NPV) buddion cyfunol ceir a faniau yw £116 biliwn ar lefel Prydain Fawr, gyda Gwerth Presennol y Buddion (PVB) yn £166 biliwn a Gwerth Presennol y Costau (PVC) yn £50 biliwn. Mae'r marchnadoedd ceir a faniau yn rhoi i ni Werth Presennol Net cadarnhaol dros gyfnod yr arfarniad.

	Effaith £m (gwerth presennol, gostyngol; prisiau 2021)	Effaith y Polisi
<b>Ceir</b>	Buddion	128,652
<b>Ceir</b>	Costau	-41,444
<b>Ceir</b>	Gwerth Net Presennol	87,208
<b>Faniau</b>	Buddion	37,833
<b>Faniau</b>	Costau	-8,974
<b>Faniau</b>	Gwerth Net Presennol	28,859
<b>Y ddau</b>	Buddion	166,485

<sup>11</sup> [Amcanestyniadau traffig ffyrdd cenedlaethol - GOV.UK \(www.gov.uk\)](http://www.gov.uk)

<b>Y ddau</b>	Costau	-50,418
<b>Y ddau</b>	Gwerth Net Presennol	116,067

Tabl 3 Gwerth presennol disgwyledig effeithiau uniongyrchol mewn arian, heb gynnwys yr ad-ffaith (£m, prisiau 2021)

6.9 Mae Tabl 26 yn dangos yr un effeithiau ond gan gynnwys yr effeithiau anuniongyrchol sy'n gysylltiedig â'r ad-ffaith - y pwysicaf ohonynt yw mwy o dagfeydd. Hyd yn oed gyda chynnydd sylweddol yn y costau o ganlyniad i'r ad-ffaith, mae buddion cyfunol ceir a faniau yn rhoi i ni Werth Presennol Net (NPV) o £39 biliwn ar lefel Prydain Fawr. Mae hyn yn cynnwys Buddion y Gwerth Presennol (PVB) o £166 biliwn a Chostau'r Gwerth Presennol (PVC) o £127 biliwn. Unwaith eto, mae'r marchnadoedd ceir a faniau yn rhoi i ni Werth Presennol Net cadarnhaol dros gyfnod yr arfarniad.

	Effaith (gwerth presennol, gostyngol; prisiau 2021)	Effaith y Polisi
<b>Ceir</b>	Buddion	128,652
<b>Ceir</b>	Costau	-95,474
<b>Ceir</b>	Gwerth Net Presennol	33,178
<b>Faniau</b>	Buddion	37,833
<b>Faniau</b>	Costau	-31,790
<b>Faniau</b>	Gwerth Net Presennol	6,043
<b>Y ddau</b>	Buddion	166,485
<b>Y ddau</b>	Costau	-
<b>Y ddau</b>	Gwerth Net Presennol	127,264
<b>Y ddau</b>	Gwerth Net Presennol	39,221

Tabl 4 Gwerth presennol disgwyledig effeithiau uniongyrchol mewn arian, heb gynnwys yr ad-ffaith (£m, prisiau 2021)

6.10 Yn y ddau achos, disgwylir i'r polisi roi gwerth da am arian.

6.11 Nid oes astudiaeth fanwl wedi'i chynnal o gyfran y buddion a'r chostau y gellid eu neilltuo i Gymru, hynny oherwydd cymhlethdod y dasg. Nid yw rhai o'r costau e.e. costau gweinyddu'r llywodraeth yn berthnasol i Gymru. Mae'n rhesymol casglu na fydd y costau a'r buddion yn annhebyg i gyfran Cymru o boblogaeth Prydain, 4.78% (data Cyfrifiad 2021). Amcangyfrifir bod buddion y gwerth presennol i Gymru yn werth £7.958 biliwn a bod costau'r gwerth presennol i Gymru yn werth £2.410 biliwn (-£6.083 biliwn o gynnwys yr ad-ffaith). Y Gwerth Presennol Net i Gymru fydd £5.548 biliwn (£1.875 biliwn o gynnwys yr ad-ffaith).

## **Costau**

### **Costau gweinyddu**

- 6.12 Mae'r ddeddfwriaeth yn debygol o olygu costau gweinyddol bach i fusnesau a'r Llywodraeth. Bydd gofyn i weithgynhyrchwyr cerbydau ymglyfarwyddo â gofynion newydd, sefydlu systemau newydd, monitro eu cynnydd yn erbyn targedau blynyddol, ac o bosibl newid ymddygiad i sicrhau cydymffurfiaeth.
- 6.13 Ni ddisgwylir i gostau gweinyddol parhaus y gweithgynhyrchydd fod yn sylweddol wahanol i'r costau y byddai'n yn eu hwynebu yn y senario 'gwneud dim', lle byddai disgwyl iddo gydymffurfio â'r rheoliadau CO<sub>2</sub> presennol. Felly, £0 yw costau parhaus disgwylidig heb gynnwys y gwrthffeithiol.
- 6.14 Llywodraeth y DU fydd yn gyfrifol am dalu'r costau sy'n gysylltiedig â gweinyddu a monitro'r cynllun.

### **Costau cyfalaf**

- 6.15 Un o effeithiau uniongyrchol y targedau rheoledig yw cost cyflenwi mwy o gerbydau di-allyriadau i'r farchnad. Mae gwahaniaeth ar hyn y bryd rhwng pris cerbydau di-allyriadau a phris cherbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau ar y farchnad, a disgwylir i hyn barhau. Ei sbardun pennaf yw natur ddatblygol pecynnau batris o'i chymharu â thechnolegau sefydledig y peiriannau tanio mewnol a ddefnyddir heddiw.
- 6.16 Gallai unrhyw effaith anuniongyrchol – cost 'pasio trwodd' – ddigwydd oherwydd prisiau uwch i ddefnyddwyr i brynu cerbyd, o ganlyniad i'r costau uwch y mae gweithgynhyrchwyr yn eu hwynebu. Fodd bynnag, bydd hyn yn dibynnu ar strategaethau cystadleuaeth prisiau gweithgynhyrchwyr yn eu segmentau priodol o'r farchnad.
- 6.17 Mae'r dadansoddiad ehangach yn y Dadansoddiad o Fuddion a Chostau'n awgrymu y gall perchnogion cerbydau trydan batri, ar gyfartaledd, ddisgwyl gweld cynnydd yn eu hincwm gwario net yn sgil newid i gerbydau trydan batri. Disgwylir i'r arbedion hyn dyfu dros amser gan fod disgwyl i gostau cyfalaf ostwng a disgwylir i'r arbedion fod hyd yn oed yn fwy i'r rhai sy'n prynu cerbydau trydan batri yn ail-law.
- 6.18 Mesurir yr effaith ar y diwydiant bob blwyddyn trwy amcangyfrif cyfanswm gwerth cyfalaf y gwerthiannau sy'n ganlyniad i'r mandad i newid i gerbydau di-allyriadau o'i gymharu â'r cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau y maent yn cymryd eu lle yn y llinell sylfaen.
- 6.19 Mae gwerthiannau cerbydau yn ôl eu pwerwaith (sy'n rhan o drywydd cerbydau di-allyriadau) yn cael eu lluosu â chostau'r cerbydau dan sylw gan roi cyfanswm gwerth yr asedau cyfalaf yn y farchnad. Yna cymerir y gwahaniaeth rhwng senario y mandad cerbydau di-allyriadau a'r llinell sylfaen i roi'r costau cyfalaf ychwanegol y bydd yn rhaid i'r diwydiant eu hysgwyddo. Gostyngir yr effeithiau trwy ddefnyddio'r cyfraddau gostyngol safonol (3.5% ar gyfer 30 mlynedd gyntaf y cyfnod arfarnu, 3% wedi hynny) yn unol â Chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys

EF. O ganlyniad, rydym yn disgwyl effeithiau canolog o ~£ 27bn (prisiau 2021, gostyngol) ar ddiwydiant Prydain Fawr.

6.20 Nid oes astudiaeth wedi'i chynnal i fesur cyfran Cymru o gostau cyfalaf y diwydiant oherwydd natur aml-genedlaethol cynhyrchu cerbydau a chymhlethdod mesur effaith y costau hyn ar 'y prif gwmni'. Mae dros 150 o gwmnïau'n rhan o'r sector Modurol yng Nghymru - gan gynnwys Cynhyrchwyr Offer Gwreiddiol fel Ford a Toyota, a chyflenwyr gwerth uchel/haen 1 fel Schaeffler a Calsonic Kansei<sup>12</sup>.

## Costau seilwaith

6.21 Bydd y cynnydd yng ngwerthiant cerbydau di-allyriadau yn gofyn am fuddsoddiad sylweddol yn y seilwaith i ddarparu digon o gapasiti gwefru. Mae'r dadansoddiad hwn yn canolbwyntio ar fannau gwefru trydan, sef y prif ffurf seilwaith cerbydau di-allyriadau yn 2023. Tynnir trywydd costau 'llinell sylfaen' ar gyfer manau gwefru o drywydd costau senario'r polisi i adlewyrchu cost ymylol y mandad cerbydau di-allyriadau.

6.22 Cyflwynir costau gwerth presennol gofynion seilwaith Prydain Fawr yn Nhabl 33, isod. Dylid nodi bod y costau hyn yn cynnwys y costau preifat a ysgwyddir gan y rheini sy'n gosod ac yn cynnal y manau gwefru h.y. cartrefi a busnesau yn bennaf. Nid ydynt yn gostau i Weithredwyr Rhwydweithiau Dosbarthu (DNOs). Telir y costau ychwanegol am gryfhau'r grid trydan gan eraill.

Math o gerbyd	Math o gost	Cost net, £m
Ceir	Capex	8,467
	Opex	1,722
	Cyfanswm	10,189
Faniau	Capex	2,434
	Opex	554
	Cyfanswm	2,988

Tabl 5 Gwerth presennol costau seilwaith (gwerth presennol; prisiau 2021; £m)

6.23 Mae'r costau isod wedi'u neilltuo yn ôl cyfran Cymru o alw traffig Prydain Fawr (5.6%). Fel y disgrifir uchod, nid yw costau ychwanegol cryfhau'r grid trydan yng Nghymru wedi'u cynnwys yn y ffigurau hyn.

Math o gerbyd	Math o gost	Cost net, £m
Ceir	Capex	474
	Opex	96

<sup>12</sup>[https://tradeandinvest.wales/sites/tradeinvest/files/2021-11/automotive\\_low\\_res.pdf#:~:text=The%20automotive%20sector%20in%20Wales%20features%3A-%20%E2%80%94%20Over,over%2018%2C000%20people.%20%E2%80%94%20C%2%A33%20billion%20annual%20turnover.](https://tradeandinvest.wales/sites/tradeinvest/files/2021-11/automotive_low_res.pdf#:~:text=The%20automotive%20sector%20in%20Wales%20features%3A-%20%E2%80%94%20Over,over%2018%2C000%20people.%20%E2%80%94%20C%2%A33%20billion%20annual%20turnover.)



	Cyfanswm	570
<b>Faniau</b>	Capex	136
	Opex	31
	Cyfanswm	2167

**Tabl 6 Cyfran Cymru o werth presennol costau seilwaith (gwerth presennol; prisiau 2021; £m)**

### Effeithiau ar drethi

6.24 Mae'r newid cynyddol oddi wrth betrol a diesel i drydan, nad oes treth tanwydd arno, a'r TAW is a godir ar y rheini sy'n gwefru gartref, yn debygol o arwain at ostyngiad yn y trethi a delir gan ddefnyddwyr, am lefel cyson o alw am danwydd.

6.25 Yn unol â chanllawiau'r Llyfr Gwyrdd, o ran yr amcangyfrif o'r Gwerth Cymdeithasol Presennol Net (NPSV), ni ddylid cynnwys adnoddau sy'n cael eu trosglwyddo rhwng pobl (e.e., rhoddion, trethi, grantiau, cymorthdaliadau, neu daliadau nawdd cymdeithasol). Hynny am fod y gost i'r naill barti'n cael ei niwtraleiddio'n union ac yn gyfwerth â'r budd a gaiff y llall, gan arwain at 'ddim newid' net mewn lles cymdeithasol.

6.26 Yn unol â'r canllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth/Llyfr Gwyrdd, mae'r newid hwn yn y refeniw trethi'n cael ei ystyried yn drosglwyddiad. Fodd bynnag, nid yw'r trosglwyddiad hwn yn ddi-arwyddocâd i Drysorlys EF ac felly mae'n cael ei amcangyfrif yn yr asesiad hwn. Bydd yr Adran Drafndiaeth yn gweithio gyda HMRC a Thrysorlys EF i ddeall goblygiadau'r trosglwyddiad hwn.

Pwerwaith	Uned	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Ceir</b>	£m	107	138	144	111	-119	-544	-1123	-1634	-2077	-2458	-2784	-3066
<b>Faniau</b>	£m	-29	-27	-70	-161	-309	-508	-653	-787	-896	-985	-1057	-1122

**Tabl Trosglwyddiadau refeniw trethi, treth tanwydd a TAW (prisiau 2021, gostyngol; mae gwerthoedd negyddol yn golygu gostyngiad yn y refeniw trethi)**

6.27 Mae'r cynnydd yn y refeniw TAW yn sgil y cynnydd a deithir trwy drydan gan bob gyrrwr wedi'i gynnwys yn yr arfarniad gwerth ariannol a'i ddangos yn Nhabl 36. Yn wahanol i drosglwyddiadau treth, mae'r effaith ychwanegol hon wedi'i chynnwys yn yr arfarniad gwerth ariannol.

Math o gerbyd	Cost net
<b>Ceir</b>	-3,222
<b>Faniau</b>	-2,529

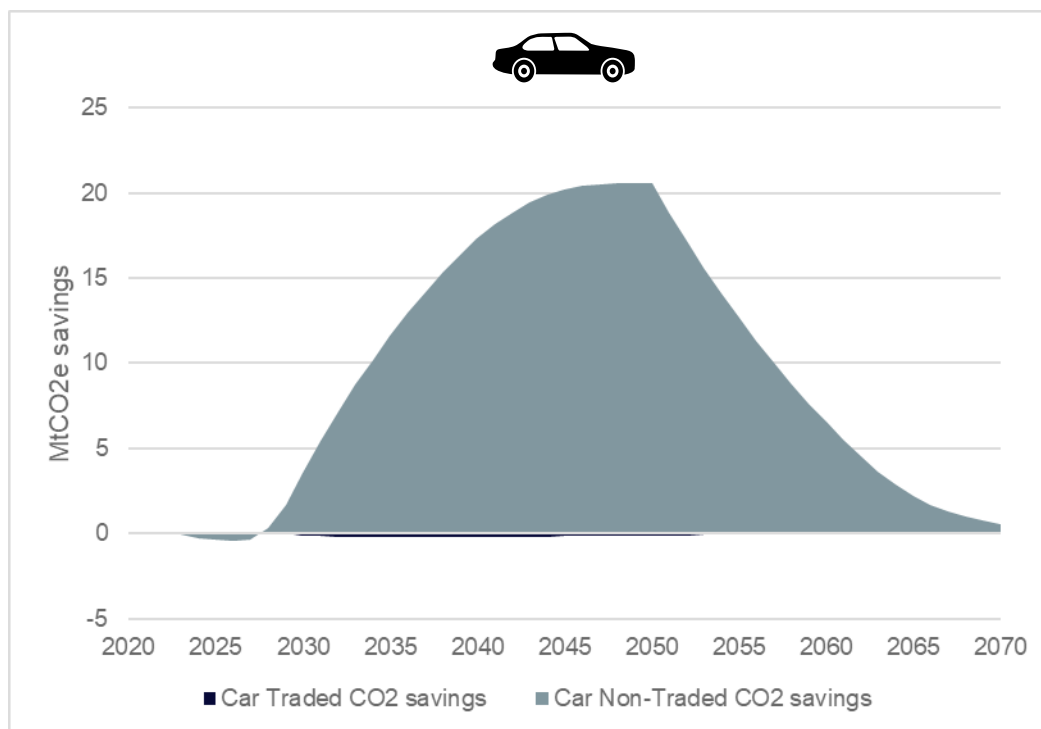
**Tabl 7 Refeniw TAW sy'n gysylltiedig â'r ad-ffaith (Gwerth presennol; prisiau 2021; £m)**

### Buddion

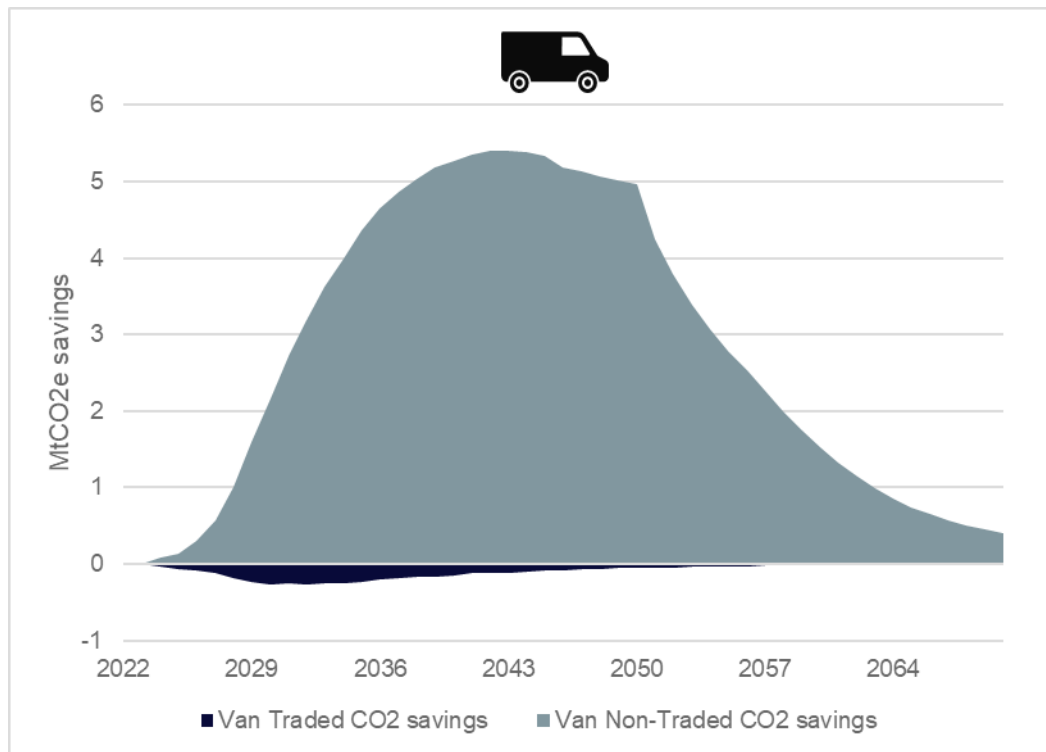
## Effeithiau carbon

6.28 Bydd y ddeddfwriaeth yn arwain at newid sylweddol yn y defnydd o danwydd gan fflyd ceir a faniau'r DU a Chymru, wrth i gerbydau tanio mewnol gael eu disodli'n raddol gan gerbydau di-allyriadau. Bydd y defnydd o danwydd petrol/diesel yn gostwng wrth i nifer llai gael eu gwerthu o'i gymharu â'r llinell sylfaen, ond bydd peth cynnydd yn y defnydd o drydan oherwydd y cynnydd yn y cerbydau di-allyriadau a'r ad-ffaith gysylltiedig.

6.29 Mae'r gostyngiad yn y defnydd o betrol a diesel yn lleihau allyriadau heb eu masnachu, tra bydd y cynnydd bach yn y galw am drydan yn golygu cost ychwanegol, er yn llai, yn sgil mwy o allyriadau a fasnachir (gweler Ffigur 39 a Ffigur 40), tan y caiff cynhyrchu trydan ei ddatgarboneiddio.



**Ffigur 8 Arbedion allyriadau blynyddol ceir, wedi'u masnachu a heb eu masnachu, ar gyfer y mandad cerbydau di-allyriadau**



**Ffigur 9 Arbedion allyriadau blynyddol faniau, wedi'u masnachu a heb eu masnachu, ar gyfer y mandad cerbydau di-allyriadau**

Math o gerbyd	Math o allyriadau	Buddion Net (£m)
Ceir	CO <sub>2</sub> e wedi'u masnachu	-727
Faniau	CO <sub>2</sub> e wedi'u masnachu	-862
Ceir	CO <sub>2</sub> e heb eu masnachu	79,083
Faniau	CO <sub>2</sub> e heb eu masnachu	23,859
Ceir	Effaith net	78,355
Faniau	Effaith net	22,996
Y ddau	Effaith net	101,351

**Tabl10 Effeithiau mewn arian wedi'u masnachu a heb eu masnachu ar gyfer ceir a faniau (gwerth presennol; prisiau 2021; £m)**

6.30 Mynegir yr effeithiau hyn mewn arian gan ddefnyddio gwerthoedd carbon DESNZ a gyhoeddwyd, gyda gostyngiad yn unol â Chanllawiau Arfarnu'r Llyfr Gwyrdd. Fel y dangosir, mae'r arbedion a buddion o ran allyriadau heb eu masnachu lawer fwy na'r cynnydd mewn allyriadau a fasnachir. Disgwylir i effaith net buddion cymdeithasol fod ychydig dros £100bn (ar gyfer ceir a faniau), a 407 MtCO<sub>2</sub>e rhwng 2024 a 2050.

6.31 Gan gymhwyso cyfran Cymru o 5.6% o'r galw traffig a ddefnyddiwyd uchod, effaith net y buddion cymdeithasol i Gymru fydd £5.6 biliwn (ceir a faniau), a 22.79 MtCO<sub>2</sub>e rhwng 2024 a 2050.

## Effeithiau ar danwydd

- 6.32 Gan fod cost ynni gyrru cerbydau trydan yn is na chost tanwydd cerbydau petrol/diesel (cyn treth), mae'r gofynion hyn yn golygu buddion o ran adnoddau i gymdeithas fel y dangosir yn Nhabl 42 isod.

Math o gerbyd	Gwerth	Buddion Net (£m)
Ceir	Cost Tanwydd	34,583
Faniau	Cost Tanwydd	4,151

Tabl 11 Cost tanwydd i gymdeithas (gwerth presennol; prisiau 2021; £m)

- 6.33 Fodd bynnag, mae ansicrwydd ynghylch y rhagolygon cymharol ar gyfer costau tanwydd gwahanol, oherwydd yr ystod o siociau byd-eang a allai effeithio ar y cyflenwad a'r galw am bob tanwydd.

## Effeithiau gweithredu cerbydau

- 6.34 Mae'r arbedion o ran costau gweithredu ceir a faniau (e.e. trwsio, gwasanaethu a chael darnau newydd yn lle'r rhai sydd wedi treulio) yn arwyddocaol. Mae hyn yn awgrymu, er y gallai costau ymlaen llaw cerbydau di-allyriadau fod yn uwch, yn enwedig yn y blynyddoedd cynharaf, mae eu costau rhedeg yn debygol o fod yn sylweddol is. Dangosir amcangyfrifon o'r arbedion costau gweithredu net yn Nhabl 43.

Math o gerbyd	Gwerth	Buddion Net (£m)
Ceir	Arbedion Costau Gweithredu	9370
Faniau	Arbedion Costau Gweithredu	5974

Tabl 12 Arbedion mewn costau gweithredu ar gyfer ceir a faniau (gwerth presennol; prisiau 2021; £m)

## Effeithiau ar ansawdd aer

- 6.35 Disgwylir y bydd mabwysiadu polisïau cerbydau di-allyriadau yn arwain at fuddion net o ran aer glanach a buddion economaidd ehangach cysylltiedig. Prin iawn yw'r cerbydau di-allyriadau sy'n allyrru unrhyw ddeunydd gronynnol (PM) na NOx o'u hegsost, fel sy'n cael eu hallyrru gan injans petrol a diesel ac sy'n cyfrannu at ansawdd aer gwael.<sup>13</sup> Mae effeithiau deunydd gronynnol nad ydynt yn dod o egsost ar ansawdd yr aer yn fater cymhlethach a mwy ansicr a chymysg.
- 6.36 Ceir gostyngiad ar gyfer effeithiau ar ansawdd aer gan ddefnyddio ffactorau disgownt lechyd, yn unol â'r Canllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth. Dangosir amcangyfrif o'r effeithiau ar ansawdd aer yn **Error! Reference source not found.**; dangosir bod buddion net i gymdeithas, er gwaethaf cynnydd posibl mewn deunydd gronynnol (yn sgil teithio mwy o filltiroedd mewn cerbydau di-allyriadau ac felly mwy grafu ar y ffyrdd a thraul teiars a brêcs) gan godi rhai costau cymdeithasol.

Math o gerbyd	Math o effaith ar ansawdd aer	Buddion Net (£m)
---------------	-------------------------------	------------------

<sup>13</sup> [Consultation on environmental targets - Defra - Citizen Space](#)

<b>Ceir</b>	Cost NOx	724
<b>Ceir</b>	Cost Deunydd Gronynnol	-312
<b>Faniau</b>	Cost NOx	781
<b>Faniau</b>	Cost Deunydd Gronynnol	-223

**Tabl 13 Gwerth presennol effeithiau'r Polisi ar ansawdd aer (gwerth presennol; prisiau 2021; £m)**

### **Effeithiau ar waged defnyddwyr**

6.37 Rhagdybir y bydd newid i ddefnyddio cerbydau di-allyriadau yn arwain at gynydd yn y milltiroedd a deithir fesul gyrrwr cerbyd di-allyriadau, ac os ystyrir bod gyrru milltir yn fudd normal, bydd y teithiau ychwanegol hyn yn esgor ar fudd cymdeithasol ac economaidd i yrwyr – sef gwerth y teithiau ychwanegol a gymerir. O ganlyniad, rydym yn disgwyl buddion ymylol i yrwyr, fel y dangosir yn Nhabl 45.

<b>Math o gerbyd</b>	<b>Gwerth</b>	<b>Buddion Net (£m)</b>
<b>Ceir</b>	Gwaged i Ddefnyddwyr	1670
<b>Faniau</b>	Gwaged i Ddefnyddwyr	540

**Tabl 14 Gwerth presennol y gwaged i ddefnyddwyr (gwerth presennol; prisiau 2021; £m)**

### **Effeithiau anariannol**

6.38 Disgrifir effeithiau sydd â'u gwerth ariannol heb eu pennu yn fanwl yn CBA y mandad cerbydau di-allyriadau. Mae'r rhain yn cynnwys effeithiau anuniongyrchol ar fusnesau ymhellach i lawr y gadwyn fel yr effeithiau ar garejys a masnachwyr ceir a faniau o ran hyfforddiant ychwanegol i allu gwerthu, cynnal, trwsio a gwasanaethu cerbydau di-allyriadau. Bernir bod y costau untro hyn yn anuniongyrchol a disgwylir iddynt fod yn fach. Maent hefyd yn cynnwys effeithiau ar swyddi ac ar dwf sydd wrth eu natur yn ansicr, ac fel arfer maent y tu allan i gwmpas arfarniadau buddion a chost Llywodraeth y DU. Oherwydd yr ansicrwydd hwn, nid ydym wedi asesu effaith y mandad cerbydau di-allyriadau ar swyddi gweithgynhyrchu fel rhan o'r dadansoddiad hwn.

6.39 Mae'r dadansoddiad yn amcangyfrif tua 12,000 o swyddi amser llawn a'u cyfwerth ar seilwaith (ee i gynhyrchu a gosod manau gwefru cerbydau trydan) y flwyddyn erbyn 2030.

6.40 O ran allyriadau cylch bywyd, mae'r Adran Drafnidiaeth wedi cyhoeddi [ymchwil](#) yn ddiweddar sy'n cyfrifo allyriadau cylch bywyd trafnidiaeth ffyrdd ac mae'n dangos y bydd newid i gerbydau di-allyriadau yn golygu lleihad sylweddol mewn carbon, o ran cylch bywyd ac o safbwynt allyriadau egsost. Mae'r ymchwil hon yn awgrymu bod disgwyl y bydd cerbydau trydan batri yn allyru 65% yn llai o nwyon tŷ gwydr yn gyffredinol na cheir petrol heddiw. Mae'r ffigur yn codi i 76% erbyn 2030.

## **Costau a buddion anuniongyrchol**

### **Ad-ffeithiau**

- 6.41 Disgwylir i'r mandad cerbydau di-allyriadau gynyddu nifer y cerbydau mwy cost-ffeithlon ar y ffyrdd; cost-ffeithiolrwydd cymharol gyrru (£/km).
- 6.42 Mae rhywfaint o ansicrwydd ynghylch maint tebygol unrhyw ad-ffaith. Yn gyntaf, mae nifer o ffactorau yn effeithio ar bris manwerthu tanwydd, gan gynnwys polisïau trethu a gyrru sy'n effeithio ar y cyflenwad a'r galw. Gallai newidiadau yn un neu fwy o'r ffactorau hyn arwain at wahaniaethau ym mhris cymharol tanwydd, o'u cymharu â'r rhai a ddefnyddir yn y dadansoddiad hwn.<sup>14</sup>
- 6.43 Yn ail, mae'r dadansoddiad hwn yn ymdrin ag effeithiau uniongyrchol y ddeddfwriaeth hon a'r ddeddfwriaeth hon yn unig. Fodd bynnag, mae nifer o newidiadau eraill sy'n digwydd yn y sector trafniadaeth a allai effeithio ar y galw am yrru. Er enghraifft, adeiladu ffyrdd a buddsoddi mewn teithio llesol.

### **Effeithiau ar y system ynni**

- 6.44 Mae modelau o'r systemau ynni wedi'u creu i gadarnhau ymhellach effeithiau'r mandad cerbydau di-allyriadau ar y system ynni. Disgwylir i'r ddeddfwriaeth hon arwain at gynydd sylweddol yn y galw am drydan, o'i gymharu â'r llinell sylfaen, gan adlewyrchu'r cynnydd graddol yn y defnydd o gerbydau di-allyriadau a'u cyfran o'r fflyd gyffredinol.

Gwerth	Gwerth Net Presennol (£ miliynau)
Gan gynnwys yr ad-ffaith	32,786 (25,917)
Heb yr ad-ffaith	109,632 (102,763)

**Tabl 15 Gwerth presennol net o gynnwys yr effeithiau ar y system ynni wedi'u haddasu (gwerth presennol; prisiau 2021; £bn)**

- 6.45 Mae Tabl 59 yn dangos gwerth presennol net y polisi pan gaiff yr effeithiau hyn eu cynnwys. O hynny, gellir casglu bod y polisi yn dal i roi gwerth am arian wrth gyfri'r effeithiau ymhellach i fyny'r gadwyn ar draws y system.

## **7. Asesu'r gystadleuaeth**

- 7.1 Bydd effaith y rheoliadau'n gwahaniaethu yn ôl maint y cwmni, gan y bydd gweithgynhyrchwyr bach (sy'n cofrestru llai na 2,500 o geir neu faniau bob blwyddyn) wedi'u hesemptio rhag y targedau blynyddol ar gyfer cerbydau di-allyriadau.

<sup>14</sup> Gweler Buddion o ran Tanwydd.

- 7.2 Ar gyfer gweithgynhyrchwyr sydd heb eu hesemptio (tua 99.5% o'r ceir a 97.5% o'r faniau a werthir ym Mhrydain Fawr), bydd disgwyl i'r rheoliadau gael yr un effaith ar bob un. Hynny am y bydd targed y gweithgynhyrchydd yn seiliedig ar gyfran o'i werthiant mewn blwyddyn.
- 7.3 Gall cost sefydlu systemau newydd ar gyfer monitro a sicrhau cydymffurfiaeth gael effaith anghymarus ar gwmnïau llai. Bydd y costau hyn yn debygol o fod yn gymharol sefydlog ac felly bydd gweithgynhyrchwyr mawr yn gallu rhannu'r gost dros werthiannau uwch. Er hynny, disgwylir i'r costau fod yn gymharol fach gan y bydd unrhyw swyddogaethau busnes newydd yn cymryd lle'r rheini sydd eisoes yn monitro ac yn sicrhau cydymffurfiaeth o dan reoliadau presennol yr UE. Mae dadansoddiad diweddar yn awgrymu bod costau sefydlu'r swyddogaeth hon, o'u cymharu â'r gofynion rheoleiddio cyfredol, yn debygol o fod yn llai na £200k fesul gweithgynhyrchydd, ar gyfartaledd. Am hynny, mae effaith y costau sefydlog hyn ar gystadleuaeth yn debygol o fod yn fach iawn.
- 7.4 Hefyd, mae'r cynllun yn cynnwys nifer o fanylion polisi sydd â'r nod o gyfyngu ar effeithiau gwahaniaethol a allai effeithio ar gystadleuaeth neu annog cadw gweithgynhyrchwyr ceir a faniau newydd rhag ymuno â'r farchnad. Esbonnir rhesymau a dulliau pob un o'r manylion polisi hyn yn fanylach yn asesiad effaith Prydain Fawr.

## **8. Adolygiad ar ôl eu rhoi ar waith.**

- 8.1 Dull monitro'r ddeddfwriaeth hon yw cynnal adolygiad ôl-weithredol statudol yn 2029. I ategu hynny, bydd adroddiadau blynyddol anstatudol, adolygiad hanner ffordd anstatudol yn 2027, a bydd y gweinyddwr yn monitro data cerbydau yn barhaus i gadw golwg ar unrhyw effeithiau andwyol posibl.
- 8.2 Mae cymal am adolygiadau statudol wedi'i gynnwys yn yr offeryn hwn.