



UK Government



TRANSPORT
SCOTLAND
CÒMHDAIL ALBA



Llywodraeth Cymru
Welsh Government



Department for
Infrastructure

An Roinn
Bonneagair

Department for
Infrastructure

www.infrastructure-ni.gov.uk

Ymgynghoriad ar fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a rheoliad allyriadau CO₂ ar gyfer ceir a faniau newydd yn y DU



Mawrth 2023

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



© Hawlfraint y Goron 2023

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored f3.0 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'r Archifau Gwladol yn <https://www.nationalarchives.gov.uk/contact-us/>

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

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

Dylech anfon unrhyw ymholiadau am y cyhoeddiad hwn atom yn zevmandate@dft.gov.uk

Cynnwys

Crynodeb gweithredol	5
Mandad ZEV - trosolwg	6
Safon allyriadau CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV - trosolwg	8
Sut i ymateb	10
Rhyddid Gwybodaeth	10
Diogelu Data	11
1. Pam mae mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) yn angenrheidiol ac yn briodol	12
Nodau hinsawdd y Deyrnas Unedig a manteision cerbydau ZEV	12
Polisi i hyrwyddo cerbydau ZEV yn y Deyrnas Unedig	16
2. Y llwybr at allyriadau sero o dan fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)	19
Fframwaith cyfreithiol ar gyfer sefydlu mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)	19
Targedau gwerthu di-allyriadau blynyddol ar gyfer ceir newydd	22
Targedau gwerthu di-allyriadau blynyddol ar gyfer faniau newydd	24
Cymhwysedd y mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)	26
Masnachu	30
Mecanweithiau hyblygrwydd ar gyfer targedau gwerthu cerbydau ZEV	30
Gofynion sylfaenol ar gyfer cerbydau ZEV	33
Cyfleoedd ar gyfer credydau ychwanegol	36
Taliadau am beidio â chydymffurfio â thargedau ZEV blynyddol	39
3. Rheoleiddio allyriadau o gerbydau newydd nad ydynt yn rhai di-allyriadau	41
Fframwaith cyfreithiol ar gyfer safon allyriadau CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV	41
Pennu targed sylfaenol gwneuthurwr	42
Taflwybrau safonol CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV	43
Cymhwysedd y safon allyriadau CO ₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV	44

Targedau ar gyfer gwneuthurwyr sy'n ymuno â marchnad y DU	46
Masnachu	47
Trosglwyddo lwfansau'r mandad ZEV i gynllun CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV	47
Trosglwyddo lwfansau CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV i'r mandad ZEV	49
Taliadau am beidio â chydymffurfio â safon CO ₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV	49
4. Amserlenni a phrosesau adrodd ar gyfer y fframwaith rheoleiddio newydd	51
Data i'w gyflwyno	51
Amserlen ar gyfer adrodd a chydymffurfio blynyddol	51
Adolygu'r rheoliad	53
Beth fydd yn digwydd nesaf?	55
Atodiad A: Rhestr lawn o gwestiynau'r ymgynghoriad	56
Atodiad B: Egwyddorion ymgynghori	58

Crynodeb gweithredol

Cyflwyniad

1. Trafnidiaeth yw'r sector sy'n cynhyrchu'r gyfran fwyaf o nwyon tŷ gwydr domestig y DU (NTG) ac ychydig iawn o newid a welwyd ers 1990 tra bod allyriadau o sectorau eraill (fel ynni a busnes) wedi gostwng yn raddol.¹ Roedd ceir a faniau yn unig yn gyfrifol am 18% o gyfanswm allyriadau nwyon tŷ gwydr domestig y DU yn 2021, sy'n golygu bod cael gwared ar allyriadau egsôst o geir a faniau newydd a werthir yn y DU yn hanfodol i ddatgarboneiddio trafndiaeth ac economi'r DU.² Er bod ceir a faniau newydd wedi dod yn fwy effeithlon o ran tanwydd yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae'n amlwg bellach mai cerbydau di-allyriadau (ZEV) yw'r unig ffordd i ddatgarboneiddio trafndiaeth ffyrdd yn unol â deddfwriaeth sero net y DU, ac i roi terfyn ar ein cyfraniad at newid yn yr hinsawdd erbyn 2050. Er bod y polisi hwn wedi'i fwriadu'n bennaf at leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr, disgwylir iddo hefyd sicrhau manteision sylweddol o ran ansawdd aer, er enghraifft drwy arwain at leihau allyriadau nitrogen ocsid (NOx).
2. Nid yw'r DU yn ymgymryd â'r trawsnewid hwn ar ei phen ei hun. Mae ras fyd-eang i symud tuag at gerbydau ZEV ar y gweill a fydd yn sicrhau manteision gwirioneddol i yrwyr o ran costau rhedeg ac yn gweld buddsoddiadau newydd mewn cynhyrchu batris, moduron trydan, electroneg pŵer a chadwyni cyflenwi. Mae gan hyn y potensial i greu miloedd o swyddi glân medrus iawn, cefnogi cyfleoedd allforio newydd i fusnesau yn y DU sydd ar flaen y gad yn y newid hwn, lleihau ein dibyniaeth ar danwydd ffosil a diogelu ein ffynonellau ynni yn y dyfodol. Gall cerbydau ZEV wella iechyd y cyhoedd ac mae ganddynt y potensial i drawsnewid ein parthau trefol.
3. Ni all y trawsnewid ddigwydd trwy rymoedd y farchnad yn unig. Mae Llywodraeth y DU wedi ymrwymo i roi terfyn ar werthu ceir a faniau petrol a diesel newydd erbyn 2030 ac i bob car a fan newydd fod heb unrhyw allyriadau o'r bibell egsôst erbyn 2035. Mae gwerthiant cerbydau ZEV wedi tyfu'n gyflym yn y DU yn y degawd diwethaf, gan gyrraedd 15% o werthiannau ceir newydd yn y 12 mis hyd at fis Mehefin 2022.³ Bydd ei gwneud yn ofynnol bod isafswm canran o werthiannau ceir a faniau newydd gwneuthurwyr yn rhai di-allyriadau bob blwyddyn o 2024 yn sicrhau

¹ <https://www.gov.uk/government/statistics/final-uk-greenhouse-gas-emissions-national-statistics-1990-to-2021>

² <https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2020/12/The-Sixth-Carbon-Budget-The-UKs-path-to-Net-Zero.pdf>

³ <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/vehicle-licensing-statistics-data-tables>

eu cyflenwad yn y dyfodol. Bydd hefyd yn rhoi sicrwydd i weithredwyr pwyntiau gwefru, a chyflenwyr ynni i gydlynu'r buddsoddiadau angenrheidiol mewn technoleg a seilwaith newydd.

4. Yn dilyn Papur Gwyrdd ar Fframwaith Rheoleiddio Allyriadau CO₂ Cerbydau Ffordd Newydd ar gyfer y Deyrnas Unedig (2021), ymgynghoriad technegol ar ddylunio polisi mandad ZEV (2022), ac ymgysylltu helaeth â rhanddeiliaid, mae Llywodraeth y DU yn bwriadu sefydlu fframwaith rheoleiddio newydd ar gyfer y DU. Bydd hwn yn fandad di-allyriadau a fydd yn gofyn am gyfran gynyddol o geir a faniau di-allyriadau, ochr yn ochr â rheoliad allyriadau CO₂ i sicrhau nad yw ceir a faniau newydd nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau yn llygru mwy yn y blynyddoedd i ddod. Mae mandadau ZEV wedi llwyddo i ysgogi mwy o argaeledd a dewis o gerbydau di-allyriadau i ddefnyddwyr a mwy o ddefnydd ohonynt yn yr Unol Daleithiau, Canada a Tsieina.
5. Bwriedir i'r gyfres gychwynnol hon o ddeddfwriaeth ddod i rym o 2024 ac ymdrin â'r cyfnod hyd at 2030. Mae'r ymgynghoriad hwn yn nodi'r rheoliad arfaethedig ar gyfer elfennau ZEV a di-ZEV. O ystyried yr ansicrwydd parhaus ynghylch yr allyriadau byd go iawn a monitro cylchoedd prawf amrywiol dechnolegau systemau gyriant nad ydynt yn rhai ZEV, yr ydym yn parhau i'w holrhain, ni all Llywodraeth y DU ddarparu diffiniad manwl hyd yma o alluedd allyriadau sero sylweddol (SZEC) ar gyfer ceir a faniau. Felly, nid yw'r ddeddfwriaeth hon yn diffinio gofynion SZEC. Bydd dull gweithredu'n cael ei nodi yng nghanol 2023 a'i roi ar waith mewn deddfwriaeth yn y dyfodol, er nad yw ymrwymiad Llywodraeth y DU i roi terfyn ar werthu holl geir a faniau petrol a diesel newydd erbyn 2030 a holl geir a faniau newydd nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau erbyn 2035 wedi newid.
6. Mae'r fframwaith rheoleiddio newydd arfaethedig ar gyfer allyriadau CO₂ ceir a faniau yn faes polisi datganoledig yn unol â Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008. Mae gan y Gweinyddiaethau Datganoledig a Llywodraeth y DU yr hawl i ddeddfu'r polisi arfaethedig hwn neu gynllun ar wahân neu wahanol. O'r herwydd, mae'r Gweinyddiaethau Datganoledig a Llywodraeth y DU yn cynnal yr ymgynghoriad hwn ar y cyd i gasglu barn ar y dull gweithredu arfaethedig ar gyfer fframwaith DU gyfan yn ogystal â dulliau amgen.

Mandad ZEV - trosolwg

7. Y mandad ZEV yw'r prif ysgogiad i sicrhau gostyngiadau sy'n ofynnol yn gyfreithiol mewn allyriadau carbon o drafndiaeth ffordd ysgafn. Bydd cynlluniau masnachu ar gyfer ceir a faniau newydd yn cael eu gweithredu gan ddefnyddio pwerau yn y Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd (2008). Bob blwyddyn, bydd gwneuthurwyr yn derbyn lwfansau i werthu cerbydau nad ydynt yn rhai ZEV hyd at ganran benodol o'u fflyd o geir a faniau newydd, gyda'r bwriad bod cerbydau ZEV yn cyfrif am weddill y gwerthiant (targed ZEV). Rhaid gwneud iawn am unrhyw werthiannau uwchlaw'r terfyn nad ydynt yn rhai ZEV trwy brynu lwfansau gan wneuthurwyr eraill, trwy ddefnyddio lwfansau o gyfnodau masnachu yn y gorffennol neu'r dyfodol (bancio neu fenthycu) yn ystod blynyddoedd cyntaf y polisi neu drwy wrthbwysu gyda chredydau.
8. Bydd y mandad ZEV yn berthnasol i bob gwneuthurwr sy'n gyfrifol am gymeradwyo'r math o geir neu faniau sydd wedi'u cofrestru yn y DU, ni waeth beth fo'r llwybr cymeradwyo math. Gall gwneuthurwyr sy'n rhan o grŵp o ymrwymadau cysylltiedig ddewis ffurfio pwll caeedig a chymryd rhan fel grŵp. Gan gydnabod eu cyfraniad llai at

allyriadau ac adnoddau mwy cyfyngedig, bydd gwneuthurwyr llai o faint (sy'n gwerthu llai na 2,500 o geir neu faniau'n flynyddol yn y DU) yn cael eu heithrio o'r targedau tan ddiwedd 2029. Mae cerbydau pwrpas arbennig (SPV) hefyd yn cael eu hystyried y tu allan i gwmpas y mandad ZEV, o ystyried yr heriau wrth gynhyrchu cerbydau SPV di-allyriadau, ond byddai cerbydau SPV di-allyriadau yn ennill credydau ZEV i gydnabod y gostyngiadau allyriadau y byddai cerbydau o'r fath yn eu creu.

9. I fod yn gymwys fel ZEV, rhaid i gerbyd allyrru dim CO₂ nac unrhyw nwyon tŷ gwydr targededig yn yr egsôst, bod ag amrediad o 120 milltir o leiaf yn unol â safon prawf WLTP, a bodloni gofynion sylfaenol penodol o ran gwarant i sicrhau profiad defnyddwyr cyson a rhagweladwy. Mae'r gofynion hyn eisoes wedi'u bodloni gan fwyafrif helaeth y cerbydau ZEV a werthwyd ym marchnad y DU yn 2022.
10. Mae'r taflwybr targed ZEV gofynnol arfaethedig ar gyfer ceir newydd a werthir yn dechrau ar 22% yn 2024, gan gynyddu i 80% yn 2030 gan gyrraedd 100% yn 2035. Mae'r taflwybr targed ZEV gofynnol arfaethedig ar gyfer faniau newydd a werthir yn dechrau ar 10% yn 2024 ac yn cyrraedd 70% yn 2030 ar y ffordd i 100% yn 2035. Bydd y ddeddfwriaeth a gynigir yn ymdrin â gofynion cerbydau ZEV a rhai nad ydynt yn gerbydau ZEV yn y cyfnod 2024-2030; bydd deddfwriaeth sy'n cwmpasu'r cyfnod 2031-2035 yn cael ei chyflwyno'n ddiweddarach, ond y bwriad yw y bydd y taflwybrau gofynnol deddfwriaethol o leiaf yr un mor uchelgeisiol ag a nodir yn y taflwybrau presennol.
11. Os bydd gwneuthurwyr yn rhagori ar eu targedau ZEV, gellir masnachu lwfansau mandad ZEV sydd dros ben (ZEV_M) yn rhydd i wneuthurwyr eraill am unrhyw bris.
12. Mae'r newid i gerbydau ZEV wedi cynyddu'n gyflym yn y blynyddoedd diwethaf. Fodd bynnag, mae Llywodraeth y DU yn cydnabod bod rhai gwneuthurwyr cerbydau yn wynebu heriau o ran cyrraedd targedau yn y blynyddoedd cychwynnol wrth iddynt symud eu busnes tuag at gerbydau ZEV. Felly, mae'r cynnig hwn yn cynnwys peth hyblygrwydd ychwanegol yn ystod cam cychwynnol y rheoliad, o 2024-2026. Yn ystod y cyfnod hwnnw, gall gwneuthurwyr fenthycu nifer cyfyngedig o lwfansau ZEV o gyfnodau yn y dyfodol os na allant sicrhau cydymffurfiaeth o'u gwerthiannau eu hunain.
13. Fodd bynnag, mae'r nifer y gellir ei fenthycu wedi'i gapio a bydd yn gostwng bob blwyddyn: gellir sicrhau 75% o'r targed trwy fenthycu yn 2024, 50% yn 2025 a 25% yn 2026. Ymhellach, rhaid ad-dalu unrhyw fenthyciad gyda 3.5% o log blynyddol i gynnal arbedion carbon. Gan ddechrau yn 2027, ni fyddai benthyca o gyfnodau masnachu yn y dyfodol yn cael ei ganiatáu, a rhaid i gyfranogwyr ad-dalu unrhyw ddiffyg erbyn diwedd 2027.
14. Er mwyn hyrwyddo cyflenwad da o gerbydau ZEV i ddefnyddwyr a chaniatáu ar gyfer gwahaniaethau yng nghynlluniau pontio gwneuthurwyr, gellir bancio lwfansau na chawsant eu defnyddio er mwyn eu defnyddio yn y dyfodol. Bydd yr hyblygrwydd hwn yn ymestyn o leiaf tan ddiwedd 2030, ond bydd lwfansau wedi'u bancio yn darford os na chânt eu defnyddio ar ôl 3 blynedd i sicrhau bod lwfansau ZEV digonol ar gael ar gyfer masnachu effeithiol.
15. Dyma gyfle i ennill credydau ZEV ychwanegol ar gyfer cerbydau ZEV sy'n cael eu defnyddio mewn clybiau ceir, sy'n gallu lleddfu tagfeydd ein ffyrdd a chynnig ateb trafndiaeth allyriadau sero i set ehangach o ddefnyddwyr. Yn benodol, byddai pob cerbyd ZEV sydd wedi'i gofrestru mewn clwb ceir cymeradwy yn ennill 0.5 credyd

ychwanegol. Rhaid i geir neu faniau cymwys barhau i gael eu defnyddio mewn clwb ceir am 2 flynedd, ac ni chaiff gwneuthurwyr ennill credydau ychwanegol am fwy na 5% o gyfanswm eu gwerthiant ceir neu faniau.

16. Er mwyn sicrhau bod buddion cerbydau ZEV ar gael i'r rhai â symudedd cyfyngedig ac i hyrwyddo'r defnydd o gerbydau ZEV yn y sector hwn, mae'r cynnig hefyd yn cynnig credydau ychwanegol ar gyfer cerbydau ZEV sy'n cael eu trosi'n gerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn (WAV). Yn benodol, ni fyddai cerbydau WAV nad ydynt yn rhai ZEV yn cael eu cyfrif yng ngweithgaredd gwneuthurwr, a gall gwneuthurwyr ennill 1.5 credyd am bob cerbyd ZEV a drosir yn gerbyd hygyrch i gadeiriau olwyn.
17. Os na all gwneuthurwyr sicrhau cydymffurfiaeth drwy lwfansau a ddyrannwyd yn ystod y flwyddyn, lwfansau a fanciwyd neu a fenthycwyd, lwfansau a brynwyd gan wneuthurwyr eraill drwy fasnachu, neu gredydau bonws, rhaid iddynt wneud taliad i'r llywodraeth. Mae'r cynnig yn awgrymu taliadau o £15,000 am bob car nad yw'n gar ZEV a £18,000 am bob fan nad yw'n fan ZEV wedi'u cofrestru nad ydynt wedi'u cynnwys gan y lwfansau.

Safon allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV - trosolwg

18. Nod y fframwaith rheoleiddio newydd hwn yw cefnogi'r symudiad cyflym tuag at gerbydau ZEV a darparu sicrwydd yn y farchnad ar gyfer y sectorau modur, pwyntiau gwefru ac ynni a'u cadwyni cyflenwi. Nid yw ymchwil a datblygiad ychwanegol i welliannau graddol pellach i dechnolegau effeithlonrwydd peiriannau hylosgi yn amcan allweddol erbyn hyn. Mae'r fframwaith yn cynnwys safon allyriadau CO₂ sy'n berthnasol i geir a faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV i sicrhau nad ydynt yn dod yn llai effeithlon ac yn llygru'n fwy dros amser.
19. Bydd y safonau hyn yn cael eu gweithredu fel cynlluniau masnachu o dan Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd (2008). Bydd pob gwneuthurwr yn derbyn lwfansau yn ôl perfformiad allyriadau CO₂ wedi'i feincnodi (gramau CO₂ y cilometr yn unol â safon WLTP) wedi'i luosi â nifer y ceir neu faniau nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau a werthwyd yn y flwyddyn galendr berthnasol. Rhaid i swm y graddfeydd CO₂ ar gyfer yr holl geir neu faniau nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau a werthir ym mhob blwyddyn (y gweithgaredd a reoleiddir) gael ei gwmpasu gan lwfansau. Gall gwneuthurwyr fasnachu lwfansau gormodol yn rhydd am unrhyw bris.
20. Rydym yn cynnig y bydd targedau allyriadau CO₂ y gwneuthurwyr ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV ar gyfer y cynlluniau ceir a faniau yn cael eu pennu gan gyfraddau allyriadau CO₂ cyfartalog ceir a faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV a werthir gan y gwneuthurwr hwnnw yn 2021. Byddai'r targedau hyn yn gyson ar gyfer oes y rheoliadau ac ni fyddent yn cael eu haddasu yn ôl pwysau, cymysgedd pwerwaith neu ffactorau eraill.
21. Bydd cynhyrchwyr maint micro (sy'n gwerthu llai na 1,000 o geir neu faniau'r flwyddyn) yn parhau i gael eu heithrio o'r safon allyriadau CO₂. Bydd pob gwneuthurwr sy'n gwerthu o leiaf 1,000 o geir neu 1,000 o faniau (o fewn y cynlluniau priodol) yn derbyn targedau gan ddefnyddio'r dull uchod. Bydd cerbydau SPV, gan gynnwys cerbydau WAV, yn cael eu heithrio o'r safon allyriadau CO₂ i gerbydau nad

ydynt yn ZEV, gan eu bod wedi'u heithrio o dan ddeddfwriaeth gyfredol y DU ac felly ni ellir eu hystyried wrth bennu'r data allyriadau sylfaenol.

22. Gan mai bwriad y fframwaith hwn yw cefnogi symudiad cyflym i gerbydau ZEV, rydym yn cynnig y gall gwneuthurwyr sy'n rhagori ar eu targedau mandad ZEV ddefnyddio lwfansau ZEV gormodol i gyfrif tuag at eu rhwymedigaeth CO₂ o ran cerbydau nad ydynt yn ZEV. Yn benodol, gellir trosi lwfansau ceir ZEV yn lwfansau ar gyfer cynllun allyriadau CO₂ ceir nad ydynt yn ZEV; a gellir trosi lwfansau faniau ZEV yn lwfansau ar gyfer cynllun allyriadau CO₂ faniau nad ydynt yn rhai ZEV. Bydd y cyfraddau trosi yn cael eu pennu ar sail graddfeydd WLTP cyfartalog ceir a faniau newydd nad ydynt yn rhai di-allyriadau yn 2021.
23. Gan gydnabod bod gwneuthurwyr wedi buddsoddi mewn amrywiaeth o dechnolegau i leihau allyriadau CO₂ cyffredinol eu fflydoedd, rydym yn cynnig y caiff gwneuthurwyr, yn ystod tair blynedd gyntaf y fframwaith newydd (2024-2026), ddefnyddio lwfansau gormodol yn nghynlluniau masnachu CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV i gynorthwyo i gydymffurfio â thargedau'r mandad ZEV. Yn benodol, gellir cyfnewid 167 o lwfansau CO₂ car am un credyd car ZEV a gellir cyfnewid 216 o lwfansau CO₂ fan am un credyd fan ZEV; mae'r cyfraddau trosglwyddo hyn yn adlewyrchu cyfraniad carbon byd go iawn cerbydau nad ydynt yn rhai ZEV. Mae nifer y credydau y gellir eu hennill yn y modd hwn yn gyfyngedig i 25% o darged ZEV gwneuthurwr ym mhob blwyddyn.
24. Os na all gwneuthurwr fodloni ei safon allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV ar ôl masnachu a/neu drosglwyddo lwfansau ZEVM, rhaid iddo wneud taliad sy'n cyfateb i £86 y gram o CO₂ y cilometr sy'n ormodol ar draws y fflyd o gerbydau nad ydynt yn ZEV wedi'i luosi â nifer y cerbydau. Mae hyn yn cyfateb i'r strwythur dirwyon o dan reoliad allyriadau CO₂ presennol y DU.
25. O ystyried natur ddeinamig y farchnad cerbydau ZEV a chan gydnabod y gallai cydymffurfiaeth ddod yn amhosibl mewn rhai achosion cyfyngedig iawn o ddigwyddiadau digynsail, rydym yn bwriadu monitro amodau'r farchnad a diweddarau'r rheoliad yn ôl yr angen, gydag unrhyw newidiadau mawr yn amodol ar rybudd ac ymgynghoriad ymlaen llaw.

Sut i ymateb

Dechreuodd y cyfnod ymgynghori ar 30 Mawrth a bydd yn rhedeg tan 24 Mai. Sicrhewch fod eich ymateb yn ein cyrraedd cyn y dyddiad cau. Os hoffech gael copïau pellach o'r ddogfen ymgynghori hon, maent ar gael ar

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

neu gallwch gysylltu â zevmandate@dft.gov.uk os ydych chi angen fformatau amgen (Braille, CD sain, ac ati).

Anfonwch ymatebion i'r ymgynghoriad at: <https://www.gov.uk/government/consultations/a-zero-emission-vehicle-zev-mandate-and-co2-emissions-regulation-for-new-cars-and-vans-in-the-uk>

Yr Adran Drafnidiaeth
Strategaeth Datgarboneiddio Trafnidiaeth,
Great Minster House
33 Horseferry Road
Llundain:
SW1P 4DR
zevmandate@dft.gov.uk

Wrth ymateb, nodwch a ydych yn ymateb fel unigolyn neu'n cynrychioli barnau sefydliad. Os ydych chi'n ymateb ar ran sefydliad mwy, nodwch yn glir pwy mae'r sefydliad yn ei gynrychioli a, ble fo'n berthnasol, sut y casglwyd barnau'r aelodau.

Rhyddid Gwybodaeth

Gellir cyhoeddi neu ddatgelu gwybodaeth a ddarperir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, yn cynnwys gwybodaeth bersonol, yn unol â Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 neu Reoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.

Os ydych am i wybodaeth a ddarparwch aros yn gyfrinachol, dylech fod yn ymwybodol fod yna God Ymarfer dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio ag ef ac sy'n delio â rhwymedigaethau cyfrinachedd, ymysg pethau eraill.

O ganlyniad, byddai'n ddefnyddiol pe gallech esbonio i ni pam yr ydych yn ystyried fod yr wybodaeth yr ydych wedi ei darparu i ni yn gyfrinachol. Os byddwn yn derbyn cais i ddatgelu'r wybodaeth, byddwn yn cymryd i ystyriaeth eich esboniad, ond ni allwn roi sicrwydd y gellir cynnal cyfrinachedd dan bob amgylchiad. Ni ystyrir ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG, ynddo'i hun, i fod yn rhwymol i'r Adran.

Bydd yr Adran yn prosesu eich data personol yn unol â'r Ddeddf Diogelu Data a, gan amlaf, bydd hyn yn golygu na ddatgelir eich data personol i drydydd parti.

Diogelu Data

Mae'r Adran Drafnidiaeth (DfT), ynghyd â'r Adran Seilwaith (Gogledd Iwerddon), Llywodraeth yr Alban a Llywodraeth Cymru yn cynnal yr ymgynghoriad hwn ar gynigion ar gyfer mandad Cerbydau Allyriadau Sero (ZEV) a Fframwaith Rheoleiddio Allyriadau CO₂ ar gyfer ceir a faniau newydd yn y Deyrnas Unedig. Dan gyfraith diogelu data, ni fydd y Cyd-reolyddion ar gyfer unrhyw wybodaeth sy'n galluogi i chi gael eich adnabod. Mae'r ymgynghoriad hwn a phrosesu'r data personol y mae'n ei olygu yn angenrheidiol ar gyfer arfer ein swyddogaethau fel adrannau'r llywodraeth.

Os yw eich atebion yn cynnwys unrhyw wybodaeth sy'n galluogi i chi gael eich adnabod, y DfT, o dan gyfraith diogelu data, fydd y Rheolydd ar gyfer y wybodaeth hon.

Fel rhan o'r ymgynghoriad hwn rydym yn gofyn am eich enw, cyfeiriad e-bost a sefydliad. Mae hyn rhag ofn y bydd angen i ni ofyn cwestiynau dilynol i chi am unrhyw rai o'ch ymatebion. Nid oes rhaid i chi roi'r wybodaeth bersonol hon i ni. Os byddwch yn ei ddarparu, dim ond at ddiben gofyn cwestiynau dilynol y byddwn yn ei ddefnyddio. Ni fyddwn yn defnyddio'ch enw na'ch manylion personol eraill a allai ddatgelu pwy ydych chi pan fyddwn yn adrodd ar ganlyniadau'r ymgynghoriad.

Y DfT sy'n arwain ar y gwaith dadansoddi ar gyfer yr ymgynghoriad hwn, mae gan eu polisi preifatrwydd fwy o wybodaeth am eich hawliau mewn perthynas â'ch data personol, sut i gwyno a sut i gysylltu â'r Swyddog Diogelu Data. Bydd eich gwybodaeth yn cael ei chadw'n ddiogel ar system TG ddiogel yn y DfT a'i dinistrio o fewn 12 mis ar ôl i'r ymgynghoriad ddod i ben.

Cwmpas tiriogaethol:

Mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â chynigion i ddatblygu fframwaith rheoliadau allyriadau cerbydau newydd y DU, a fydd ar waith ledled Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon. Ymgynghoriad ar y cyd yw hwn, wedi'i gyhoeddi gan Lywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban ac Adran Seilwaith Gogledd Iwerddon.

1. Pam mae mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) yn angenrheidiol ac yn briodol

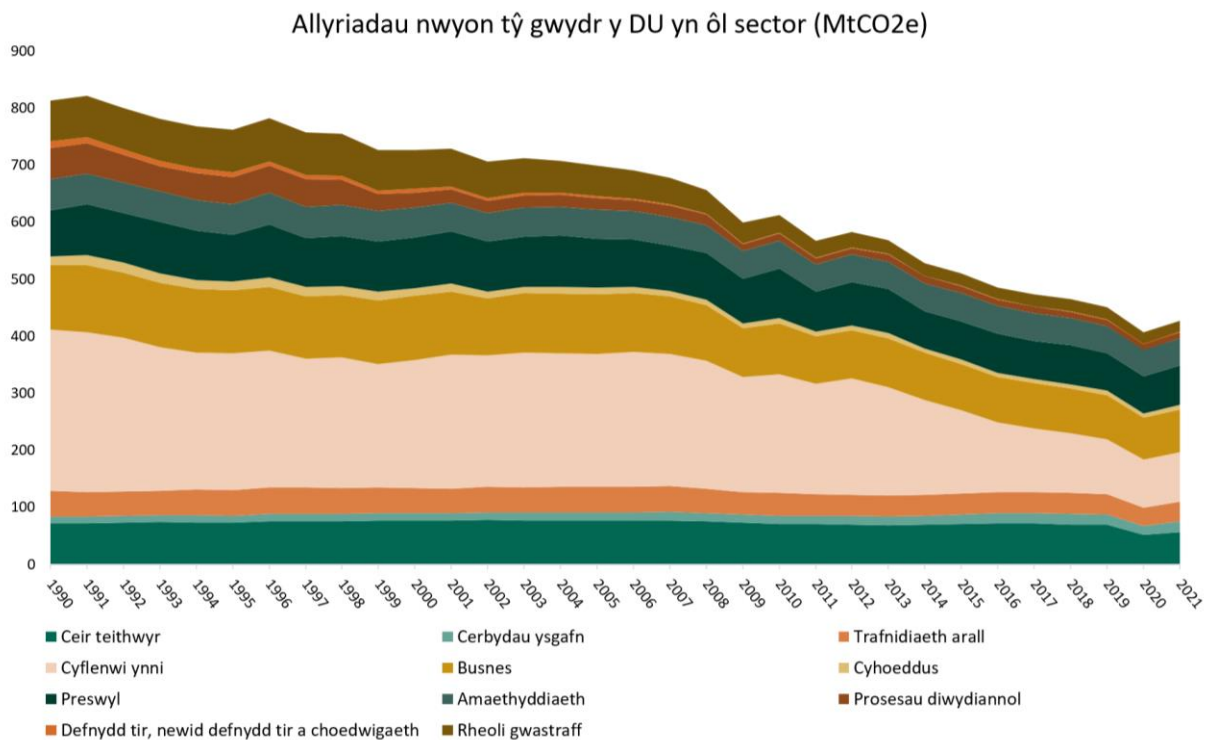
Nodau hinsawdd y Deyrnas Unedig a manteision cerbydau ZEV

- 1.1 Yn 2019, y Deyrnas Unedig oedd yr economi fawr gyntaf yn y byd i ddeddfu ei hymrwymiad i gyflawni allyriadau nwyon tŷ gwydr sero net erbyn 2050. Yn yr Alban, yr uchelgais yw i'r Alban fod yn garbon niwtral erbyn 2040, a gollwg allyriadau sero net erbyn 2045. Mae'r rhain yn parhau i fod ymhlith y targedau mwyaf uchelgeisiol yn y byd ac maent wedi'u halinio â llwybr i gadw cynhesu byd-eang o dan 1.5°C uwchlaw lefelau cyn-ddiwydiannol. Mae rhoi diwedd ar ein cyfraniad at newid hinsawdd yn gyfle unwaith mewn cenhedlaeth ar gyfer swyddi glân newydd a thwf.
- 1.2 Er mwyn ei gyflawni mae angen cyfraniadau gan bob sector o'r economi, fel y nodir yn y Strategaeth Sero Net (2021).⁴ Mae trafndiaeth yn faes gweithredu hollbwysig. Fel y dangosir yn Ffigur 1, roedd trafndiaeth yn cyfrif am 26% o'r nwyon tŷ gwydr a ollyngwyd yn y DU yn 2021, mwy nag unrhyw sector arall.⁵ Mae allyriadau (gwyrdd tywyll) ceir a faniau wedi aros yn gymharol uchel tra bod sectorau eraill, fel cyflenwi ynni a busnes, wedi gostwng yn ddramatig.

⁴ Ffynhonnell: <https://www.gov.uk/government/publications/net-zero-strategy>

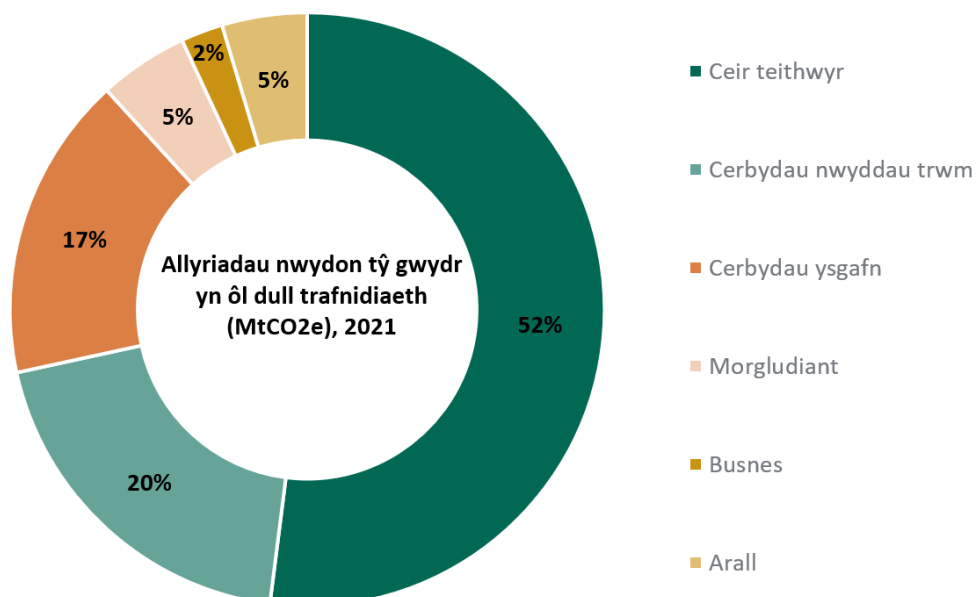
⁵ Ffynhonnell ystadegau cenedlaethol: <https://www.gov.uk/government/statistics/final-uk-greenhouse-gas-emissions-national-statistics-1990-to-2021>

Ymgynghoriad ar fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a rheoliad allyriadau CO₂ ar gyfer ceir a faniau newydd yn y DU



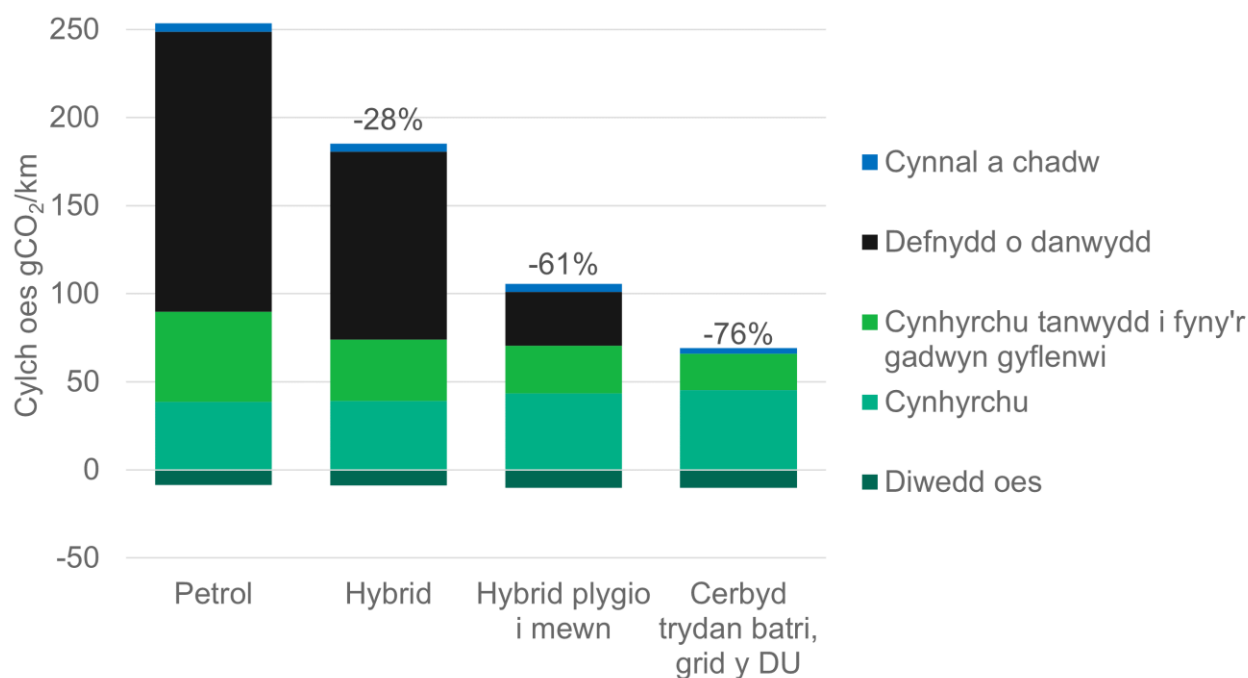
Ffigur 1. Cyfraniad gwahanol sectorau at allyriadau nwyon tŷ gwydr y DU o 1990-2021

1.3 O fewn trafndiaeth, roedd ceir a faniau yn gyfrifol am 52% ac 17% o allyriadau nwyon tŷ gwydr yn y drefn honno yn 2020, fel y dangosir yn Ffigur 2. Mae cynllun cryf i fynd i'r afael â'r allyriadau o'r cerbydau hyn, sef y rhan fwyaf o'r allyriadau yn sector yr economi sy'n llygru fwyaf, yn hanfodol i gyflawni nodau hinsawdd y DU.



Ffigur 2. Allyriadau nwyon tŷ gwydr yn ôl modd o fewn sector trafndiaeth y DU, 2021

- 1.4 Yn ffodus, mae technolegau yn bodoli a all leihau'n sylweddol effeithiau trafndiaeth ffordd ar yr hinsawdd. Mae cerbydau trydan batri (BEV), y math mwyaf cyffredin o gerbydau ZEV, tua 3 gwaith yn fwy ynni-effeithlon na cherbydau petrol neu ddiesel confensiynol.⁶ Gallant wneud y defnydd gorau o ynni adnewyddadwy'r DU, sydd eisoes yn cynrychioli tua 40% o'r trydan a gynhyrchir yn y DU ac a fydd yn codi i 100% erbyn 2035.⁷
- 1.5 Am y rhesymau hyn, mae car trydan batri a yrrir yn y DU heddiw yn cynhyrchu llawer llai o CO₂ na char petrol tebyg, a bydd yr arbedion hyn yn cynyddu wrth i gynhyrchiant trydan ddod yn lanach.⁸ Mae Ffigur 3 yn dangos rhagamcanion ar gyfer allyriadau oes ceir petrol, ceir hybrid a cheir trydan batri a werthir yn y DU ar gyfer 2030 fesul cilometr, gan gynnwys gweithgynhyrchu'r cerbyd a'r batri, cynnal a chadw, y defnydd o danwydd, allyriadau i fyny'r gadwyn gyflenwi o gynhyrchu tanwydd a thrydan a phrosesau trin y cerbydau ar ddiwedd oes (o dan yr echelin-x). Mae canran y gostyngiad mewn allyriadau cylch bywyd o'i gymharu â'r car petrol wedi'i labelu ar gyfer pob math o gerbyd. Hyd yn oed pan fydd yr ynni i gynhyrchu'r cerbydau wedi'i gynnwys, mae car trydan batri yn arwain at 76% yn llai o allyriadau CO₂ yn ystod ei oes. Mae car trydan batri sy'n rhedeg yn llwyr ar bŵer adnewyddadwy yn lanach fyth a byddai'n arwain at tua 84% yn llai o allyriadau CO₂ na char petrol yn ystod ei oes.



Ffigur 3. Asesiad allyriadau cylch bywyd ceir petrol, hybrid, hybrid plygio i mewn a cheir trydan batri a werthir yn y DU yn 2030, gan ddangos y gostyngiad canrannol o gymharu â char petrol.⁸

- 1.6 Mae ceir a faniau petrol a diesel hefyd yn cyfrannu'n fawr at effeithiau llygredd aer ar iechyd yn y DU. Disgwylir i ZEVs sicrhau gwelliannau mewn llygredd aer, yn fwyaf nodedig ocsidau nitrogen (NO_x) a deunydd gronynnol (PM_{2.5}), y ddau ohonynt yn

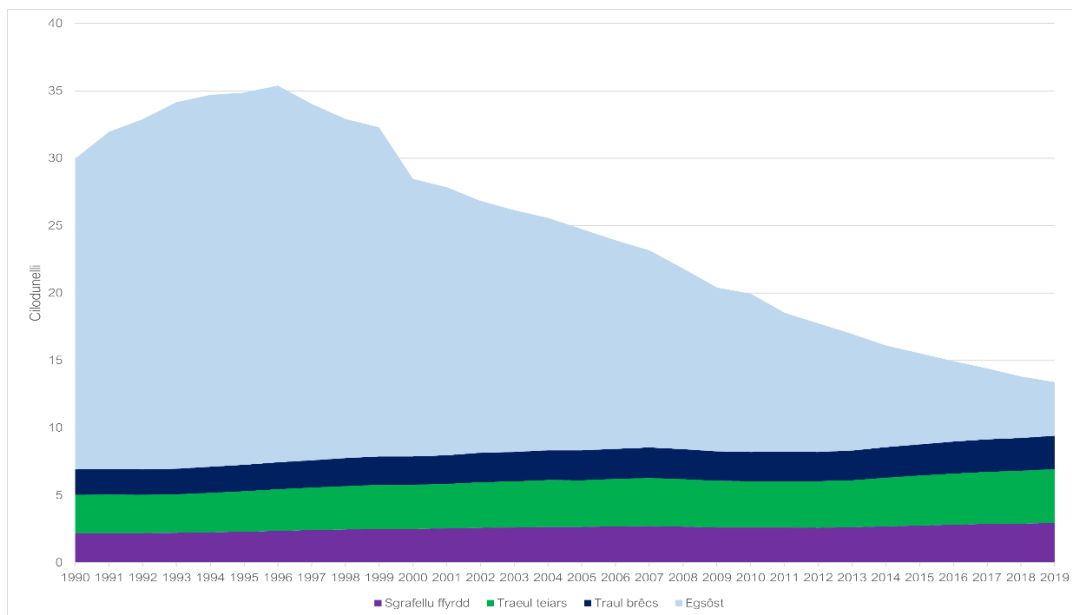
⁶ Ffynhonnell: <https://theicct.org/publication/a-global-comparison-of-the-life-cycle-greenhouse-gas-emissions-of-combustion-engine-and-electric-passenger-cars/>

⁷ Ffynhonnell: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/103399/0/net-zero-strategy-beis.pdf

⁸ Ffynhonnell: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/106260/3/lifecycle-analysis-of-UK-road-vehicles.pdf

niweidiol i iechyd pobl. Mae allyriadau NO_x a PM_{2.5} o drafnidiaeth ffyrdd wedi gostwng mwy na hanner dros y 30 mlynedd diwethaf oherwydd, yn rhannol, safonau allyriadau cerbydau llymach a throsgiant fflyd. Fodd bynnag, roedd trafndiaeth ffordd yn y DU yn 2021 yn cyfrif am 27% o allyriadau NO_x a 13% o allyriadau PM_{2.5}.⁹

- 1.7 Gellir rhannu allyriadau trafndiaeth ffordd yn rhai sy'n dod o bibelli egsôst a rhai nad ydynt yn dod o bibelli egsôst (traul teiars, traul brêcs a sgrafellu ffyrdd). Nid yw cerbydau trydan yn allyrru unrhyw lygredd o'r egsôst, gan gynnwys (NO_x) neu ddeunydd gronynnol (PM_{2.5}), sy'n cynrychioli cyfle ar gyfer buddion ansawdd aer sylweddol ledled y wlad, yn enwedig mewn ardaloedd trefol.¹⁰ Mae gan y symudiad i sero allyriadau o bibelli egsôst, mewn ceir a faniau i ddechrau ac yna mewn cerbydau trymach, y potensial i ddileu allyriadau NO_x sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth o ymyl y ffordd yn effeithiol.
- 1.8 Mae cerbydau trydan yn cynhyrchu PM_{2.5} o draul teiars a brêcs a sgrafellu ffyrdd. Fel y mae Ffigur 4 yn ei ddangos, mae safonau allyriadau wedi lleihau allyriadau nwyon llosg PM_{2.5} yn ddramatig fel mai allyriadau nad ydynt yn wacáu yw'r mwyafrif bellach. Gall symud i ZEVs lleihau allyriadau PM_{2.5} gwacáu ymhellach fyth. Ar gyfer allyriadau nad ydynt yn dod o bibelli egsôst, mae'r Adran Drafnidiaeth yn cynnal prosiect ymchwil sylweddol i ddeall yn well dechnegau mesur a phriodweddau deunyddiau allyriadau nad ydynt yn dod o bibelli egsôst o gerbydau ffordd, ac asesu gwahaniaethau mewn allyriadau gronynnol o gerbydau trydan o gymharu â cherbydau petrol a diesel. Mae Llywodraeth y DU wedi gosod targedau hirdymor cyfreithiol rwymol o dan Ddeddf yr Amgylchedd 2021 i leihau allyriadau PM_{2.5} ymhellach, a ategwyd gan dargedau interim yn y Cynllun Gwella Amgylcheddol diweddar.¹¹



Ffigur 4. Allyriadau PM_{2.5} blynyddol o drafnidiaeth ffyrdd yn y DU yn ôl ffynhonnell. Ffynhonnell: NAEI

⁹ Ffynhonnell: <https://www.gov.uk/government/statistics/emissions-of-air-pollutants/emissions-of-air-pollutants-in-the-uk-nitrogen-oxides-nox>

¹⁰ Ffynhonnell: https://mdpi-res.com/d_attachment/atmosphere/atmosphere-12-01491/article_deploy/atmosphere-12-01491.pdf?version=1636617002, <https://www.eea.europa.eu/highlights/eea-report-confirms-electric-cars>, <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/4a4dc6ca-en/index.html?itemId=/content/publication/4a4dc6ca-en>

¹¹ Ffynhonnell: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1133967/environmental-improvement-plan-2023.pdf

- 1.9 Felly mae'r newid i ZEVs yn fesur gwella amgylcheddol allweddol, y polisi arbed carbon mwyaf a nodir yn y Strategaeth Sero Net. Ond mae'r polisi hefyd yn cynnig cyfleoedd economaidd newydd i'r DU sy'n deillio o'i safle fel arweinydd byd-eang yn y cyfnod pontio, gan ddod â swyddi newydd, sgiliau uchel i'n sectorau ynni a modurool a'n cadwyni cyflenwi, yn ogystal â sicrhau sicrwydd buddsoddi ar gyfer darparu seilwaith.
- 1.10 Oherwydd eu bod yn fwy effeithlon, mae cerbydau ZEV yn cynnig cyfle ar gyfer arbedion tanwydd parhaus i yrrwyr. Yn ogystal, oherwydd bod ganddynt lai o rannau symudol, mae angen llai o waith cynnal a chadw rheolaidd ar gerbydau ZEV, gan arbed costau i yrrwr bob blwyddyn.

Polisi i hyrwyddo cerbydau ZEV yn y Deyrnas Unedig

- 1.11 Mae'r DU wedi gwneud ymrwymadau i sicrhau allyriadau sero o ran ei cherbydau, ond mae angen rheoliadau i sicrhau bod yr ymrwymadau hyn yn cael eu cyflawni a sicrhau llwybr uchelgeisiol tuag at 2035. Mae angen fframwaith rheoleiddio cadarn i bennu cyflymder y cyfnod pontio hwn, gan sicrhau bod digon o gerbydau ar gael i ddefnyddwyr, a darparu sicrwydd o ran buddsoddi ar gyfer seilwaith ategol.
- 1.12 Mae allyriadau o gerbydau tanwydd ffosil, gan gynnwys nwyon tŷ gwydr a llygredd aer, yn cynrychioli allanoldebau negyddol sylweddol nad ydynt yn cael eu hadlewyrchu yn y pris a delir gan ddefnyddwyr. Mae gan y llywodraeth rôl wrth fynd i'r afael â'r methiant hwn yn y farchnad. Er ei bod yn bosibl mewnloli'r costau a osodir gan gerbydau tanwydd ffosil trwy drethiant, byddai hyn yn codi costau i ddefnyddwyr ac ni fyddai'n dileu'r broblem yn y pen draw. Yn lle hynny, mae gan y llywodraeth gyfle nawr i leihau ac yn y pen draw ddileu effeithiau negyddol cerbydau tanwydd ffosil trwy reoliadau sy'n gofyn am newid i gerbydau di-allyriadau.
- 1.13 Yn hanesyddol, roedd allyriadau egsost o geir a faniau newydd yn y DU yn cael eu rheoleiddio gan safonau perfformiad allyriadau CO₂ yr Undeb Ewropeaidd. Mae'r safonau hyn yn ei gwneud yn ofynnol i bob gwneuthurwr cerbydau leihau eu hallyriadau CO₂ cyfartalog fesul cilometr bob pum mlynedd. Mae cerbydau ZEV yn cael eu cyfrif fel rhai sy'n allyrru 0 gram y cilometr. Felly, roedd y safonau CO₂ hyn yn annog cyflwyno mwy o gerbydau ZEV, ond gwnaethant hynny ochr yn ochr â chefnogi dieseleiddio, datblygu technolegau i wella effeithlonrwydd cerbydau peiriant tanio mewnol (ICE) a cherbydau hybrid, yn ogystal â symud tuag at gerbydau hybrid plygio i mewnfel rhan o'r cyfnod pontio cynnar. Nid yw llawer o'r arbedion allyriadau damcaniaethol wedi'u gwireddu, gan fod gwneuthurwyr wedi dylunio cerbydau sydd wedi'u hoptimeiddio ar gyfer allyriadau is yn ystod profion yn hytrach nag yn y byd go iawn.¹²
- 1.14 Mae cerbydau di-allyriadau yn cynnig llawer mwy o fanteision cymdeithasol na'r gwelliannau cynyddraddol hyn, ond o'i gadael ar ei phen ei hun, mae'r farchnad yn annhebygol o gyflawni'r newid yn ddigon cyflym i gyrraedd targedau hinsawdd. Yn 2020, ymgynghorodd Llywodraeth y DU ar yr amserlen i ddod â gwerthu cerbydau newydd nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau i ben. Ym mis Tachwedd 2020, cyhoeddodd Llywodraeth y DU fod yn rhaid i bob car a fan newydd fod yn gwbl ddi-allyriadau o 2035, gan ddod â'r targed ymlaen o 2040. Yn ogystal, ni chaniateir gwerthu unrhyw geir na faniau petrol neu ddiesel newydd o 2030, a nododd y llywodraeth mai dim ond os oes ganddynt allu sylweddol o ran bod yn dd-allyriadau y gellir gwerthu ceir a faniau newydd rhwng 2030 a 2035. Fel rhan o Mission Zero ar

¹² Ffynhonnell: <https://theicct.org/publication/on-the-way-to-real-world-co2-values-the-european-passenger-car-market-in-its-first-year-after-introducing-the-wltp/>

gyfer trafnidiaeth, mae Llywodraeth yr Alban wedi ymrwymo i ddileu'n raddol yr angen i brynu ceir a faniau petrol a diesel newydd erbyn 2030.¹³

- 1.15 Ers hynny, mae Llywodraeth y DU wedi cyhoeddi ymgynghoriadau lluosog am y polisiau sydd eu hangen a'u dyluniad i sicrhau bod y nod hwn yn cael ei gyrraedd. Mae hyn yn cynnwys cynllun cyflawni 2035, a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2021, sy'n nodi polisiau i wneud cerbydau ZEV yn fforddiadwy, gwella ymwybyddiaeth defnyddwyr, cyflymu'r broses o gyflwyno seilwaith, fflydoedd pontio, datblygu cadwyn gyflenwi yn y DU a gwneud y mwyaf o gynaliadwyedd cerbydau ZEV.¹⁴
- 1.16 Pan ymadawodd y DU â'r UE yn gynnar yn 2020, cadwyd y safonau CO₂ hyn, gyda safonau'r DU yn cyd-fynd â rhai'r UE ar gyfer 2021. Fodd bynnag, mae ymadael â'r UE wedi rhoi cyfle i ailedrych ar y system ar gyfer rheoleiddio allyriadau cerbydau yng ngoleuni targedau 2030 a 2035 y Llywodraeth ac i sicrhau ei fod yn cyflawni ar gyfer y DU. Cyhoeddodd y Llywodraeth Bapur Gwyrdd ar opsiynau ar gyfer fframwaith rheoleiddio CO₂ newydd ar gyfer ymgynghoriad ym mis Mehefin 2021¹⁵ yn cynnig naill ai tynhau'r drefn CO₂ bresennol neu ychwanegu mandad ZEV yn ychwanegol at safonau CO₂.
- 1.17 Derbyniodd y papur gwyrdd 61 o ymatebion gan ddiwydiant (gwneuthurwyr cerbydau, cyflenwyr ynni, gweithredwyr pwyntiau gwefru a mwy), grwpiau amgylcheddol, a mwy. Er bod safbwyntiau'n gymysg ar y fframwaith delfrydol i gyrraedd targedau'r llywodraeth, roedd mwyafrif y safbwyntiau'n cefnogi mandad ZEV y DU. Yn seiliedig ar yr ymatebion hyn a dadansoddiad pellach, ym mis Hydref 2021 cyhoeddodd y Llywodraeth y byddai'n mabwysiadu mandad ZEV tra'n parhau i reoleiddio allyriadau CO₂ egsost rhan y fflydoedd ceir a faniau newydd nad yw'n gerbydau di-allyriadau i sicrhau nad ydynt yn cynyddu.¹⁶ Mae'r fframwaith rheoleiddio hwn yn addas iawn i roi arweiniad i ddiwydiant ar gyfeiriad y sector modur yn y pen draw a darparu buddion cerbydau ZEV i ywyr y DU cyn gynted â phosibl. Trwy ei dargedau blynyddol, bydd yn helpu i gydlynu buddsoddiadau cyhoeddus a phreifat mewn pwyntiau gwefru, uwchraddio systemau ynni a gweithgynhyrchu.
- 1.18 Cyhoeddodd Llywodraeth y DU Ymgynghoriad Technegol yn ceisio barn ar elfennau dylunio allweddol y fframwaith rheoleiddio newydd ym mis Ebrill 2022; parhaodd yr ymgynghoriad hyd at 10 Mehefin 2022.¹⁷ Roedd yn cynnwys taflwybrau gofynion ZEV blynyddol ar gyfer ceir a faniau, rhanddirymiadau ac eithriadau posibl, llymder rheoliadau allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn rhai ZEV, mecanweithiau hyblygrwydd, a mwy. Cafwyd 76 o ymatebion i'r Ymgynghoriad Technegol gan sectorau niferus o'r diwydiant, sefydliadau defnyddwyr, grwpiau amgylcheddol ac unigolion, sydd wedi bod yn hanfodol i benderfynu ar ein cynigion a nodir yn yr ymgynghoriad hwn. Ochr yn ochr â'r cyhoeddiad hwn, mae'r llywodraeth hefyd wedi cyhoeddi ei hymateb i'r Ymgynghoriad Technegol.

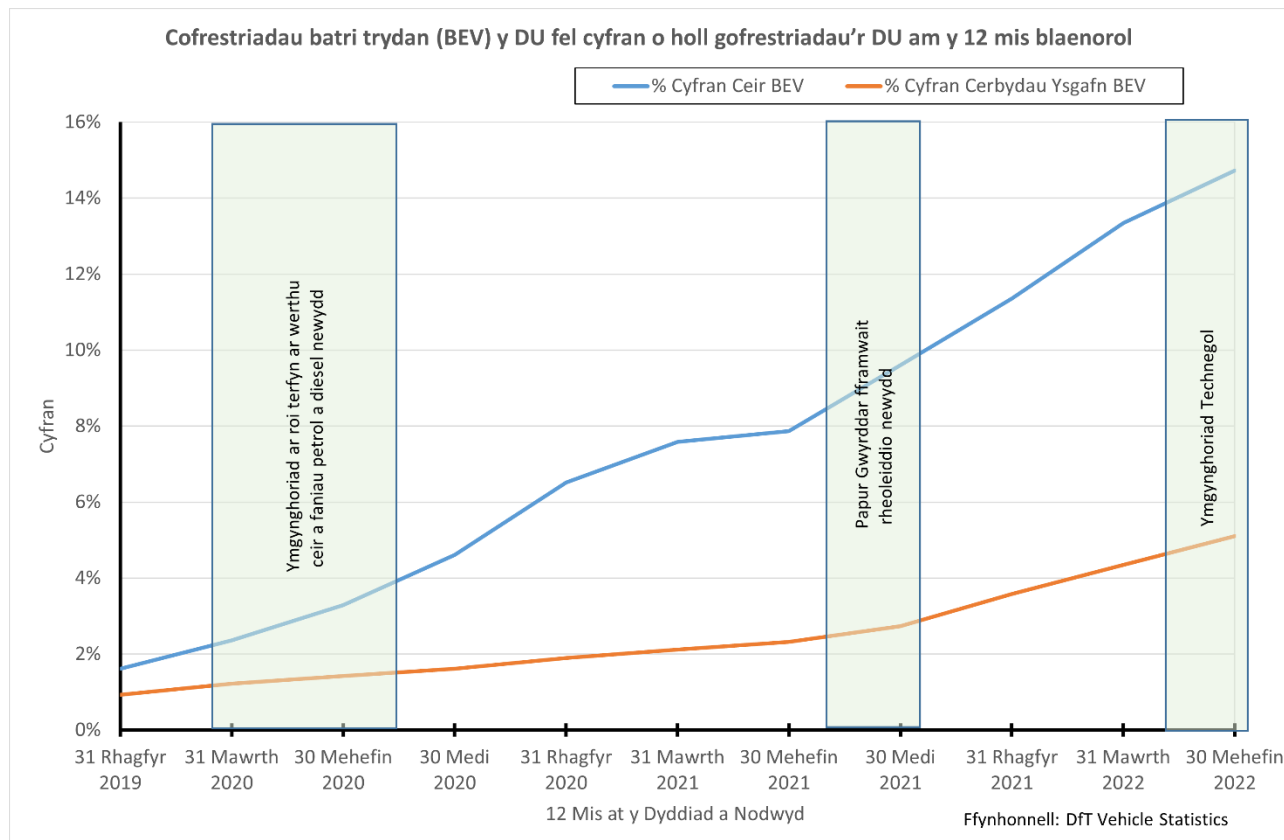
¹³ <https://www.transport.gov.scot/our-approach/mission-zero-for-transport/>

¹⁴ Ffynonellau Yr Adran Drafnidiaeth: <https://www.gov.uk/government/publications/transitioning-to-zero-emission-cars-and-vans-2035-delivery-plan>, <https://www.gov.uk/government/publications/uk-electric-vehicle-infrastructure-strategy>

¹⁶ Ffynhonnell Yr Adran Drafnidiaeth: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1067018/outcome-and-government-response-to-the-green-paper-on-a-new-road-vehicle-co2-emissions-regulatory-framework-for-the-uk.pdf

¹⁷ Ffynhonnell Yr Adran Drafnidiaeth: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1067041/technical-consultation-on-zero-emission-vehicle-mandate-policy-design.pdf

1.19 Mae Ffigur 5 yn dangos twf diweddar mewn gwerthiannau cerbydau ZEV newydd yn y DU ar gyfer ceir (glas) a cherbydau nwyddau ysgafn (LGV, cyfwerth â faniau, mewn oren), ynghyd â llinell amser yr ymgynghoriadau hyn. Dangosir y cyfrannau gan ddefnyddio cyfartaledd treigl 12 mis i gyfrif am batrymau tymhorol nodweddiadol. Nid yw'r siart yn cynnwys cerbydau hybrid plygio i mewn, sef tua 6% o werthiannau ceir yn y 12 mis hyd at fis Mehefin 2022.¹⁸



Ffigur 5. Cyfran di-allyriadau ceir a faniau newydd yn y DU a llinell amser yr ymgynghoriadau yn arwain at fandad ZEV.

- 1.20 Mae'r ffigur yn dangos cynnydd dramatig yng ngwerthiant ceir a faniau di-allyriadau newydd. Yn gynnar yn 2020, roedd cerbydau ZEV yn cynrychioli llai na 2% o geir newydd a llai nag 1% o faniau newydd. Dros y 12 mis yn arwain at fis Mehefin 2022, roedd cerbydau ZEV yn cynrychioli 15% o geir newydd a 6% o faniau newydd. Yn 2021, roedd y DU yn y 12fed safle yn y byd o ran cyfran y ceir di-allyriadau newydd.¹⁹
- 1.21 Mae'r taflwybr hwn ar i fyny yn cadarnhau bod newid i gerbydau ZEV yn dod yn fwy ymarferol yn dechnolegol, gan atgyfnerthu'r sail resymegol i ddarparu arweiniad strategol pellach ac arweiniad ynghylch buddsoddi i'r holl randdeiliaid. Bydd y mandad ZEV yn adeiladu ar gefnogaeth helaeth y llywodraeth i gerbydau ZEV ac yn sicrhau bod y DU yn parhau i fod ar flaen y gad o ran diffinio dyfodol trafndiaeth a datblygu technoleg lân i fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd. Rydym yn falch o gyflwyno'r polisi hwn ar gyfer ymgynghoriad ac yn eich gwahodd i rannu eich adborth wrth i ni gychwyn ar gam nesaf y newid hwn.

¹⁸ Daw data o Ystadegau Swyddogol yr Adran Drafndiaeth a gynhyrchir gan y tîm Ystadegau Cerbydau yn seiliedig ar gofnodion DVLA. VEH1153a: Cerbydau a gofrestrwyd am y tro cyntaf yn ôl math o gorff a math o danwydd: Great Britain and United Kingdom <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/vehicle-licensing-statistics-data-tables>

¹⁹ Ffynhonnell: <https://theicct.org/publication/global-ev-update-2021-jun22/>

2. Y llwybr at allyriadau sero o dan fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)

Fframwaith cyfreithiol ar gyfer sefydlu mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)

- 2.1 Byddai'r mandad ZEV arfaethedig yn gweithredu fel cynllun masnachu o dan bwerau Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008 (CCA). Mae'r CCA yn darparu ar gyfer y Gweinyddiaethau Datganoledig a Llywodraeth y DU i greu cynlluniau masnachu sy'n gweithredu drwy gyfyngu ar weithgareddau sy'n cyfrannu at allyriadau nwyon tŷ gwydr. Fel y trafodwyd uchod, ceir a faniau gyda'i gilydd yw'r ffynhonnell fwyaf o allyriadau nwyon tŷ gwydr domestig yn y DU. Felly, mae llywodraeth y DU yn bwriadu creu cynllun masnachu i reoleiddio gwerthu ceir a faniau newydd. Bydd gan y cynllun hwn bedair elfen: mandad ZEV ar gyfer ceir a faniau a'r safon CO₂ ar gyfer ceir a faniau nad ydynt yn gerbydau di-allyriadau. Byddwn yn penodi gweinyddwr cynllun masnachu i oruchwylio a gweithredu'r cynllun cyfun.²⁰ Bydd gweddill yr adran hon yn canolbwyntio ar gynlluniau'r mandad ZEV ar gyfer ceir a faniau, a fydd â'r un strwythur ond yn gweithredu'n annibynnol.
- 2.2 Bydd cydrannau mandad ZEV y cynllun masnachu yn gweithredu o dan Ran 1, Atodlen 2 y CCA. O dan y fframwaith hwn, y gweithgaredd a reoleiddir yw gwerthu ceir neu faniau newydd yn y DU nad ydynt yn ddi-allyriadau (ac sy'n bodloni'r meini prawf technegol gofynnol a ddiffinnir ac sy'n dechrau yn adran 2.68). Mae'r rhai sy'n cymryd rhan yn y cynlluniau yn wneuthurwyr cerbydau sy'n cofrestru ceir neu faniau newydd yn y DU ac sy'n gyfrifol am Gymeradwyaeth Math y cerbydau hynny. Os yw gwneuthurwr yn gwerthu un math o gerbyd yn unig (h.y. dim ond ceir neu faniau yn unig) yn y DU, dim ond yn y cynllun priodol y byddent yn cymryd rhan. Bob blwyddyn, mae'n rhaid i'r holl gyfranogwyr gydymffurfio yn y modd canlynol:

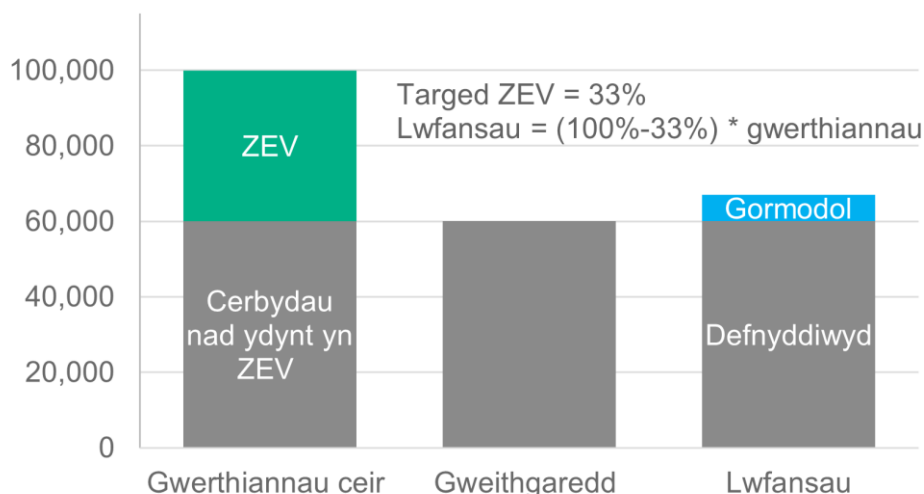
Gweithgaredd gwerthu cerbydau newydd nad ydynt yn ZEV yn y DU – credydau $\leq$ lwfansau.

- 2.3 Bydd y mandad ZEV yn sefydlu targedau blynyddol ar gyfer y canrannau o geir a faniau newydd sy'n gollwng dim allyriadau nwyon tŷ gwydr yn yr egsôst; disgrifir y

²⁰ Ein disgwyliad yw mai Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth fyddai gweinyddwr y cynllun, o bosibl ar y cyd â pherson arall, ond gall hyn newid. Gellir dirprwyo swyddogaethau gweinyddol i gorff arall.

rhain yn yr adrannau canlynol. Bob blwyddyn, bydd y gweinyddwr yn darparu lwfansau ar gyfer y gyfran o gerbydau nad ydynt wedi'u cynnwys yn y targed ZEV, yn seiliedig ar gyfanswm gwerthiant ceir neu faniau'r gwneuthurwr y flwyddyn honno. Rhaid i wneuthurwyr ildio un lwfans yn y cynllun priodol ar gyfer pob car neu fan newydd nad yw'n ddi-allyriadau. Mewn cyferbyniad, nid oes angen lwfans ar gerbyd ZEV. Yn y ddogfen hon, gellir cyfeirio'r lwfansau hyn at lwfansau ZEVM (mandad ZEV).

- 2.4 Gall gwneuthurwyr ennill credydau am werthu ceir a faniau di-allyriadau mewn achosion defnydd penodol sydd ag arbedion allyriadau ychwanegol a gwerth cymdeithasol. Bydd pob credyd llawn a enillir yn gwrthbwysu un uned (h.y., un car neu fan newydd nad yw'n gerbyd ZEV) o weithgarwch y gwneuthurwr am y flwyddyn honno.
- 2.5 Mae Ffigur yn dangos sut y byddai'r rheoliad yn gweithio i wneuthurwr damcaniaethol X sy'n gwerthu 100,000 o geir newydd yn y DU mewn blwyddyn gyda tharged cerbydau ZEV o 33% (y targed arfaethedig ar gyfer 2026). Roedd y ceir hyn yn cynnwys 40,000 o gerbydau ZEV cymwys (bar gwyrdd, chwith) a 60,000 nad oeddent yn gerbydau ZEV (bar llwyd, chwith). Felly, mae gweithgaredd gwneuthurwr X yn cael ei fesur fel 60,000. Yn seiliedig ar y targed cerbydau ZEV o 33%, byddai gwneuthurwr X yn cael $100,000 \times (100\% - 33\%) = 67,000$ o lwfansau yn y flwyddyn honno (ochr dde).
- 2.6 Byddai 60,000 o'r lwfansau hyn yn cael eu hildio ar gyfer y gweithgaredd (bar llwyd, ar y dde). Byddai hyn yn gadael 7,000 o lwfansau dros ben (bar glas, ar y dde). Bydd y targed cerbydau ZEV yn cael ei gynyddu bob blwyddyn, sy'n golygu y bydd nifer y lwfansau o'i gymharu â gwerthiannau'r gwneuthurwr yn gostwng yn gymesur.



Ffigur 6. Dadansoddiad o'r llwybr cydymffurfio ar gyfer gwneuthurwr damcaniaethol sy'n gwerthu 100,000 o geir gyda tharged cerbydau ZEV o 33%.

- 2.7 Fel y nodwyd yn flaenorol, o 2030, ni ellir gwerthu unrhyw geir na faniau petrol neu ddiesel newydd; rhaid i bob car a fan newydd nad ydynt yn rhai ZEV a werthir rhwng 2030 a 2034 fod â galluedd allyriadau sero sylweddol (SZEC). O ystyried yr ansicrwydd parhaus ynghylch yr allyriadau byd go iawn a monitro cylchoedd prawf amrywiol dechnolegau systemau gyriant, yr ydym yn parhau i'w holrhain, ni all llywodraeth y DU ddarparu diffiniad manwl hyd yma o SZEC ar gyfer ceir a faniau. Mae'r gyfran gyntaf hon o ddeddfwriaeth yn nodi gofynion deddfwriaethol hyd at ac yn cynnwys 2030 ac nid yw'n

pennu gofynion SZEC ar gyfer cerbydau o 2030 ymlaen. Bydd rhagor o fanylion am hyn yn cael eu nodi [ynghanol 2023], er nad yw ymrwymiad y llywodraeth wedi newid.

Gweithredu'r fframwaith rheoleiddio newydd ar draws y Deyrnas Unedig

- 2.8 Mae'r fframwaith rheoleiddio newydd arfaethedig ar gyfer allyriadau ceir a faniau newydd yn faes polisi datganoledig o dan Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd 2008, sy'n golygu y gallai fod potensial ar gyfer mandadau ZEV ar wahân a rheoliadau cynlluniau masnachu allyriadau CO₂ ar draws y DU. Mae Llywodraeth y DU a'r Gweinyddiaethau Datganoledig yn ymgynghori ar y cyd i gasglu barn ar y cynnig ar gyfer fframwaith DU gyfan ac i sicrhau ystyriaeth lawn ac agored o ddulliau amgen. Bydd pob gweinyddiaeth yn penderfynu a yw'r cynllun DU gyfan sy'n cael ei gynnig yn bodloni eu hamcanion hinsawdd strategol eu hunain ac a allai o bosibl weithredu eu cynlluniau ar wahân a gwahanol eu hunain. Er enghraifft, bydd Llywodraeth yr Alban yn cyhoeddi ei Chynllun Newid Hinsawdd nesaf yn ddiweddarach eleni, ac yn parhau i fod yn ymrwymedig i ddileu'r angen am geir a faniau petrol a diesel newydd erbyn 2030, yn unol â'u cyngor gan y Pwyllgor Newid Hinsawdd. Yn hynny o beth, gellid ystyried y cynllun a amlinellwyd fel terfyn isaf yn hytrach na nenfwd ar gyflymder y newid a'r buddsoddiad sydd ei angen yn ystod y degawd hwn.
- 2.9 Fodd bynnag, byddai cynlluniau ar wahân sy'n gweithredu o fewn marchnad fewnol y DU yn ychwanegu cymhlethdod i wneuthurwyr ac yn rhoi beichiau ychwanegol ar y Gweinyddiaethau Datganoledig. Er mwyn sicrhau buddion hinsawdd y polisi hwn, sicrhau bod ansawdd aer ac arbedion cost cerbydau ZEV yn cael eu profi ar draws pob rhan o'r DU, a lleihau beichiau gweinyddol, mae Llywodraeth y DU yn ffafrio i'r fframwaith hwn fod yn berthnasol ar draws y DU gyfan. Fodd bynnag, mae hwn yn faes polisi datganoledig. Felly, drwy'r ymgynghoriad hwn rydym hefyd yn ceisio deall sut y gallai fod yn rhaid i weithgynhyrchwyr a diwydiant gydymffurfio â gwahanol gynlluniau/taflwybrau targed (ar gyfer elfennau ZEV ac elfennau nad ydynt yn ZEV o'r fframwaith)/gofynion blynyddol ar draws neu o fewn ardaloedd gwahanol yn y DU, gan gynnwys dangos tystiolaeth o'r effeithiau posibl ar gwsmeriaid, gwneuthurwyr a gwerthwyr cerbydau o dan awdurdodaethau gwahanol o'r fath.
- 2.10 Ysgrifennir gweddill yr ymgynghoriad hwn i ddisgrifio fframwaith arfaethedig sy'n berthnasol ar draws y DU gyfan. Os yw'r ehangder tiriogaethol yn fwy cyfyngedig, gellir addasu darpariaethau dethol yn gymesur â'r marchnadoedd cerbydau lleol perthnasol.

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.

- 2.11 Mae'r newid i gerbydau ZEV yn mynd rhagddo ledled y DU. Bwriad y polisi hwn yw hyrwyddo trawsnewid teg drwy gynyddu argaeledd cerbydau ZEV a hwyluso buddsoddiad mewn seilwaith gwefru ar draws y DU wrth i ni baratoi ar gyfer diwedd gwerthiant ceir a faniau petrol a diesel newydd o 2030 a sicrhau bod pob gwerthiant newydd yn gerbydau ZEV o 2035.
- 2.12 Cynigir bod y targedau blynyddol ar gyfer y gyfran o geir a faniau y mae'n rhaid iddynt fod yn ddi-allyriadau (a ddisgrifir yn adrannau 2.16 a 2.20 yn y drefn honno) yn dargedau ar gyfer y DU gyfan. Ar lefel swyddogaethol, mae hyn yn golygu bod gweithgaredd, lwfansau a chredydau yn gyfwerth p'un a yw cerbyd yn cael ei werthu yng Nghymru, Lloegr, yr Alban neu Ogledd Iwerddon. Mae'r cynnig hwn yn adlewyrchu y gallai ffactorau megis seilwaith, dewis defnyddwyr a phatrymau trafnidiaeth gefnogi derbyniad cyflymach mewn rhai ardaloedd.
- 2.13 Opsiwn arall fyddai cael pob targed yn cael ei gymhwyso ar wahân ar gyfer pob cenedl sy'n mabwysiadu'r fframwaith hwn gan ddefnyddio cynlluniau masnachu ar wahân gyda'u gweithgaredd, lwfansau a chredydau eu hunain ar gyfer pob cenedl a monitro. Gallai cynllun o'r fath o bosibl gynyddu'r baich gweinyddol ar lywodraethau a gallai fod yn llai hyblyg i wneuthurwyr.
- 2.14 Fodd bynnag, gan ei fod yn faes polisi datganoledig, opsiwn arall posibl fyddai cael pob targed ar wahân ar gyfer pob gwlad sy'n mabwysiadu'r fframwaith hwn. Fodd bynnag, mae'n debygol y byddai hyn yn gofyn am gynlluniau masnachu ar wahân, a fyddai'n gofyn am ailddiffinio gweithgarwch, lwfansau a chredydau ar gyfer pob gwlad, a barn Llywodraeth y DU yw y byddai cynllun o'r fath yn cynyddu'r baich gweinyddol ar lywodraethau ac y byddai'n llai hyblyg i wneuthurwyr.

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.

Targedau gwerthu di-allyriadau blynyddol ar gyfer ceir newydd

- 2.15 Bydd y targedau ZEV gofynnol yn adeiladu ar y cynnydd cryf o ran gwerthiant ceir ZEV a welwyd eisoes yn y DU (12% yn 2021) ar y ffordd tuag at 100% yn 2035, yn unol â bwriad y llywodraeth i ganiatáu gwerthu cerbydau ZEV newydd yn unig yn y flwyddyn honno. Bydd y rheoliad hwn yn gosod targedau gofynnol hyd at ac yn cynnwys 2030; mae cynigion cychwynnol ar gyfer targedau yn 2031-2035 hefyd wedi'u cynnwys ar gyfer ymgynghoriad. Mae'r Llywodraeth yn bwriadu cyflwyno cyfran o ddeddfwriaeth yn y dyfodol i weithredu targedau rhwymol sydd o leiaf yr un mor uchelgeisiol â'r rhai a ddarperir yma.
- 2.16 Cyflwynir y taflwybr arfaethedig ar gyfer ceir isod. Mae'r taflwybr hwn yr un fath â'r hyn a nodwyd yn yr ymgynghoriad technegol, yn dilyn adborth cyffredinol bod y

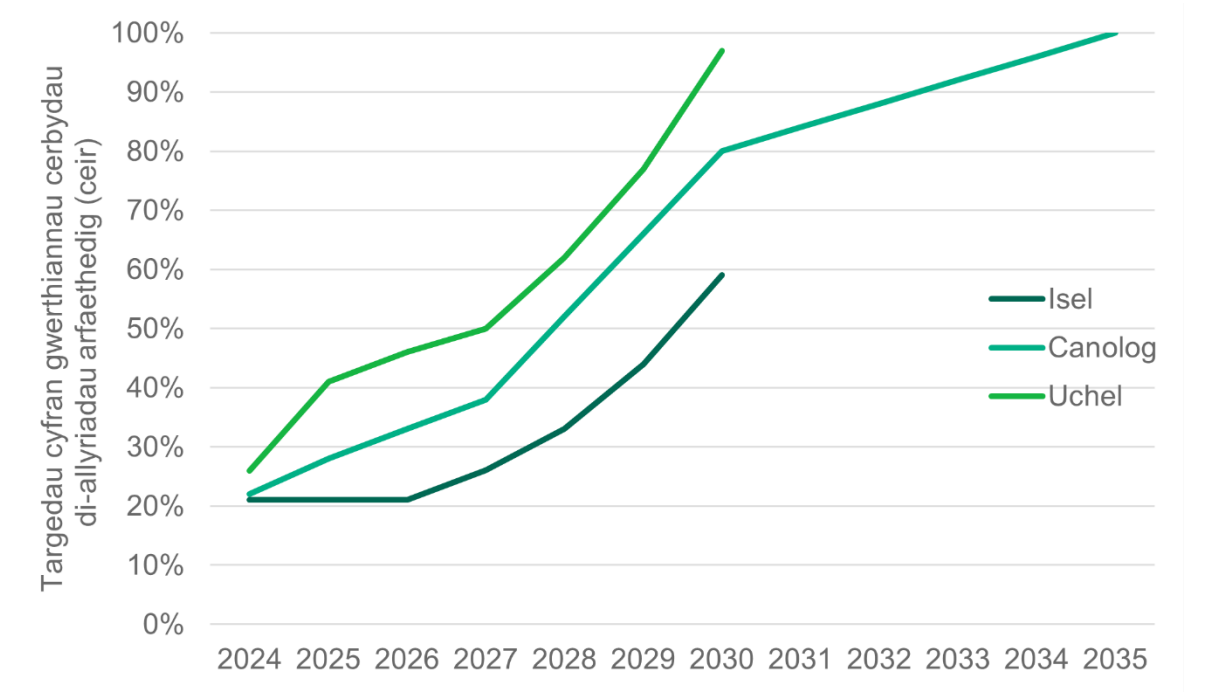
targedau hyn yn uchelgeisiol ond yn gyraeddadwy ac y gallant helpu i gyflawni'r arbedion carbon sydd eu hangen. Mae'r targedau'n dechrau ar 22% yn 2024 ac yn cyrraedd 80% yn 2030.

Tabl 1. Targedau blynyddol ar gyfer cyfran gwerthiant cerbydau ZEV o 2024-2035 ar gyfer ceir

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 osod mewn deddfwriaeth yn y dyfodol.

2.17 Yn dilyn yr ymgynghoriad technegol, fe wnaethom ystyried dau daflwybr amgen ar gyfer ceir: senario isel yn cyrraedd 59% yn 2030 a senario uchel yn cyrraedd 97% yn 2030. Dangosir targedau ar gyfer pob un o'r tair senario yn Ffigur isod, gyda'r targedau isel ac uchel wedi'u darparu dim ond tan 2030, gorwel amser y rheoliad hwn. Mae'r senario ganolog yn cyfateb i'r targedau arfaethedig yn yr uchod. Mae'r senario uchel yn cyflawni gostyngiadau carbon llawer mwy sylweddol ond yn peri llawer mwy o her i'r diwydiant modurol ac i ystyriaethau cysylltiedig megis gosod seilwaith gwefru. Caiff y ddwy senario ychwanegol hyn eu dadansoddi yn yr asesiad dadansoddi cost a budd.



Ffigur 7. Taflwybrau isel, canolog ac uchel arfaethedig ar gyfer gwerthu ceir ZEV

2.18 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?

Targedau gwerthu di-allyriadau blynyddol ar gyfer faniau newydd

- 2.19 Mae'r farchnad faniau di-allyriadau yn llai aeddfed ac yn llusgo ar ôl y farchnad ceir di-allyriadau yn y DU ac yn fyd-eang. Fodd bynnag, mae gwerthiannau bellach yn cynyddu'n gyflym gyda llawer o fodolau newydd yn dod i'r farchnad. Oherwydd milltired blynyddol uwch faniau (tua 13,000 o'i gymharu â 7,400) a'r defnydd uwch o danwydd y filltir, mae gan faniau di-allyriadau y potensial i gronni arbedion tanwydd a chynnal a chadw yn gyflymach na cheir di-allyriadau. Felly, mae faniau'n gynyddol gyfartal o ran cyfanswm cost perchnogaeth i lawer o yrwyr yn y DU wrth gynnwys y grant faniau plygio i mewn a gallent fod yn fwy cost-ffeithiol ar sail cyfanswm cost perchnogaeth heb gymorthdaliadau mewn llawer o achosion yng nghanol y 2020au.
- 2.20 Yng ngoleuni'r dynameg hyn, mae'r taflwybr arfaethedig ar gyfer faniau yn is nag ar gyfer ceir i ddechrau, ond mae'r targedau'n cynyddu dros y degawd ar y llwybr tuag at 100% yn 2035. Mae'r taflwybr lleiaf arfaethedig hwn yn uwch na'r hyn a gafwyd yn yr ymgynghoriad technegol. Mae hyn yn adlewyrchu adborth gan ystod eang o randdeiliaid a oedd yn nodi bod targedau faniau uwch yn well ac yn ymarferol. Mae hefyd yn adlewyrchu, yn wahanol i'r farchnad geir, bod cerbydau hybrid plygio i mewn (PHEV) yn cyfrif am gyfran fach iawn o'r farchnad faniau heddiw ac ychydig iawn o fodolau PHEV ychwanegol a gyhoeddwyd ar gyfer y blynyddoedd i ddod. Felly mae angen cyfrannau ZEV uwch i ysgogi datgarboneiddio yn y cyfnod 2024-2030.

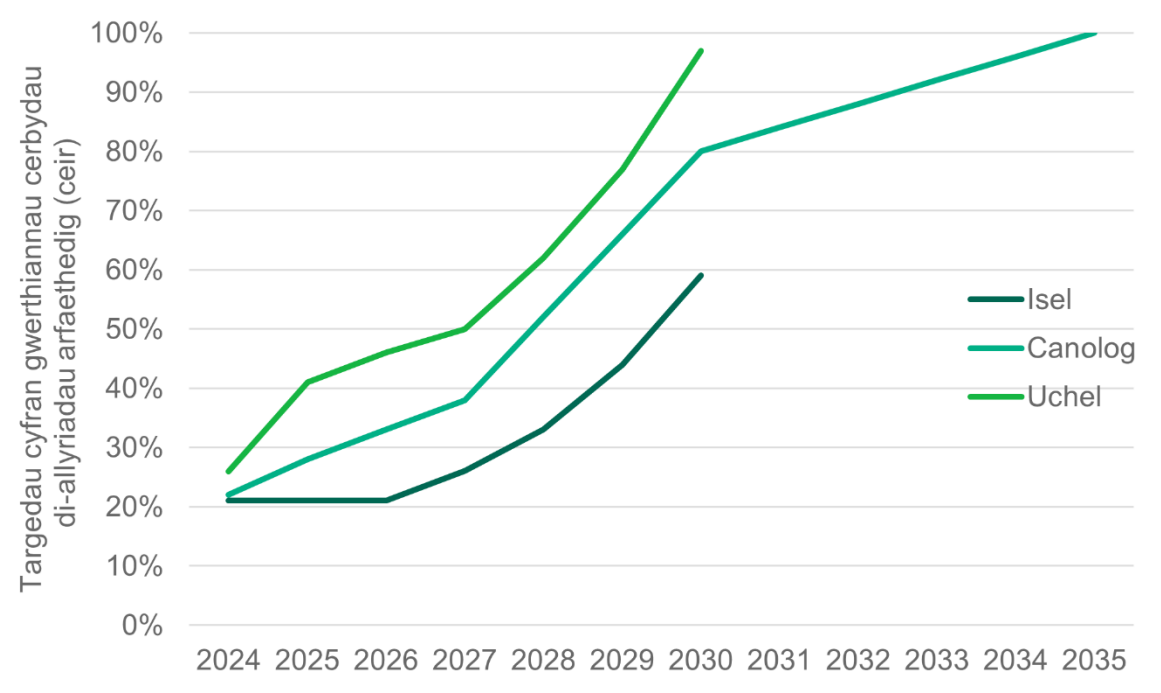
Tabl 2. Targedau blynyddol ar gyfer cyfran gwerthiant cerbydau ZEV o 2024-2035 ar gyfer faniau

Blwyddyn	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Targed	10%	19%	22%	34%	46%	58%
Blwyddyn	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Targed	70%	76%*	82%*	88%*	94%*	100%*

*Bydd y targed yn cael ei fabwysiadu'n gyfreithiol mewn polisi yn y dyfodol

- 2.21 Fel gyda cheir, ystyriwyd taflwybrau targed ychwanegol sy'n cyfateb i'r senarios uchel ac isel ar gyfer y segment fan hyd at 2030. Byddai'r senario isel yn cyrraedd 38% o gyfran gwerthiant cerbydau ZEV yn 2030, tra byddai'r senario uchel yn cyrraedd 80%.

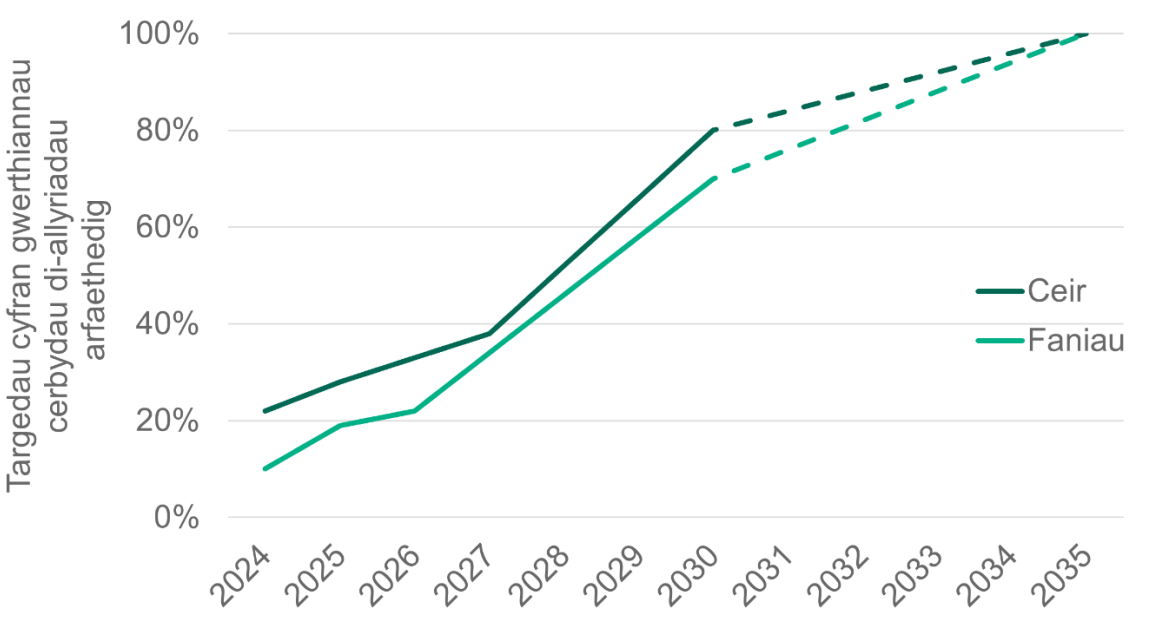
Mae Ffigur 8 yn dangos y taflwybrau isel, canolog ac uchel a ystyriwyd ar gyfer y segment faniau. Mae'r senario ganolog yn cyfateb i'r targedau arfaethedig yn yr uchod.



Ffigur 8. Taflwybrau ZEV isel, canolog ac uchel arfaethedig ar gyfer gwerthu newydd

2.22 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 Tabl 2?

2.23 Er mwyn cyflawnder, mae Ffigur yn crynhoi'r taflwybrau arfaethedig (canolog) ar gyfer ceir (gwyRDD tywyll) ac ar gyfer faniau (gwyRDD golau) ar un siart. Mae'r llinellau solet o 2024-2030 yn nodi maint y rheoliad hwn; mae'r llinellau toredig yn nodi'r targedau a ragwelir i'w mabwysiadu'n swyddogol mewn rheoliad diweddarach.



Ffigur 9. Targedau ZEV blynyddol arfaethedig o 2024-2035 ar gyfer ceir a faniau newydd.

Cymhwysedd y mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)

- 2.24 Bydd y mandad yn berthnasol i geir newydd, neu gerbydau M1 o dan gymeradwyaeth math yn y DU, a cherbydau nwyddau ysgafn (faniau), a elwir yn gerbydau N1 o dan gymeradwyaeth math. Bydd hefyd yn berthnasol i gerbydau nwyddau ysgafn categori N2 o dan gymeradwyaeth math sy'n pwysu llai na 4,250 kg, ar yr amod bod y cerbyd yn ddi-allyriadau. Mae hyn er mwyn cydnabod ei bod yn anodd cyflawni'r terfyn pwysau o 3,500 kg sy'n berthnasol i gerbydau N1 wrth ystyried pwysau ychwanegol system gyriant di-allyriadau o'i gymharu â pheiriant tanio mewnol ynghyd â chadw'r un gofod/prif lwythi defnyddiadwy yn y cerbyd.
- 2.25 Bydd y cynlluniau ceir a faniau yn gweithredu ar wahân: ni ellir defnyddio lwfansau a chredydau o dan y system geir/M1 ar gyfer gweithgaredd yn y system faniau/N1 a ZEV N2 ac i'r gwrthwyneb.
- 2.26 Ystyrir bod cerbydau'n newydd os ydynt wedi'u cofrestru'n wreiddiol yn y DU neu'n cael eu mewnfario o farchnad arall o fewn 3 mis i'w cofrestrriad cychwynnol. Os bydd cerbyd yn gadael y DU o fewn 3 mis i'w gofrestrriad cychwynnol, ystyrir ei fod y tu allan i'r cwrdd ac nid yw'n gymwys i ennill credyd ZEV.

Rhanddirymiaidau

- 2.27 Mae'r rhan fwyaf o geir a faniau newydd yn y Deyrnas Unedig yn cael eu cynhyrchu gan wneuthurwyr mawr. Yn 2019, gwnaed dros 90% o geir newydd a werthwyd yn y DU gan yr 20 gwneuthurwr mwyaf poblogaidd (roedd rhai ohonynt yn rhan o endidau cysylltiedig mwy).²¹ Ar gyfer faniau, roedd y farchnad hyd yn oed yn ddwysach, gydag 11 o gynhyrchwyr yn cynrychioli 95% o'r gwerthiannau. Mae'r mandad ZEV wedi'i gynllunio i annog y gwneuthurwyr torfol hyn i gyflwyno modelau di-allyriadau newydd yn raddol a gwerthu'r rhai ar raddfa fawr yn y DU.
- 2.28 Mewn cyferbyniad, mae yna lawer o gwneuthurwyr llai sy'n cynhyrchu dim ond un neu nifer fach o fodelau mewn niferoedd bach ar gyfer marchnadoedd arbenigol. Yn nodweddiadol mae gan y gwneuthurwyr hyn gyllidebau is ar gyfer ymchwil a datblygu a llai o hyblygrwydd i newid eu cynlluniau cynhyrchu, a gellid disgwyl iddynt gael eu heffeithio'n fwy ar gyfartaledd yn y newid i gerbydau ZEV oherwydd llai o allu i ledaenu'r costau sefydlog. Ar yr un pryd, mae'n bwysig bod pob gwneuthurwr yn chwarae rhan wrth symud i fflyd ceir a faniau di-allyriadau. Felly, rydym yn bwriadu darparu rhanddirymiaidau i wneuthurwyr llai, tra'n cynnal y targedau cyffredinol a osodwyd gan y llywodraeth ar gyfer 2030 a 2035.
- 2.29 Er mwyn hwyluso cystadleurwydd teg a lleihau'r rhwystrau i fynediad i'r farchnad, gellir ystyried gwneuthurwyr sy'n gwerthu llai na 2,500 o geir neu faniau'r flwyddyn yn wneuthurwyr meintiau bach (SVM). Ni fydd SVM yn destun targedau ZEV o dan y rheoliad hwn ar gyfer blynyddoedd 2024-2029. Er mwyn hwyluso hyn, bydd SMV yn cael lwfansau am bob car neu fan a werthir (hyd at 2,499) bob blwyddyn, y gellir eu defnyddio yr un i wneud iawn am werthu car neu fan nad yw'n ZEV. Os yw'r SVM yn

²¹ Ffynhonnell: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-20>

gwerthu cerbydau ZEV, byddai ganddynt lwfansau yn weddill, a allai wedyn gael eu masnachu i wneuthurwr arall.

- 2.30 Ar gyfer pob cyfnod masnachu, bydd y llywodraeth yn nodi'r gwneuthurwyr lleiaf oll – y rhai sy'n gwerthu llai na 1,000 o geir neu faniau'r flwyddyn, a elwir yn wneuthurwyr micro (MVM) – ac yn rhoi rhanddirymiad ar waith. Ni fydd angen i'r gwneuthurwyr hyn wneud cais a byddant yn derbyn y rhanddirymiad yn awtomatig. Gall gwneuthurwyr sy'n gwerthu o leiaf 1,000 o geir neu faniau ond llai na 2,500 wneud cais am randdirymiad SVM. Er mwyn derbyn y rhanddirymiad, rhaid i wneuthurwr gyflwyno ffurflen gais rhanddirymiad i'r llywodraeth, sy'n gwneud cais ffurfiol am y rhanddirymiad a darparu gwybodaeth am y cerbydau ac allyriadau CO₂ y cerbydau y maent yn bwriadu dod â nhw i'r farchnad yn y dyfodol - yn unol â'r gofynion a gedwir sydd mewn grym ar hyn o bryd yn y DU. Rhaid cyflwyno'r ffurflen gais hon ddim hwyrach na 30 Ebrill y flwyddyn ganlynol a chyhoeddir canllawiau pellach yng nghanol 2023. Bydd diwedd gwerthiant cerbydau peiriant petrol a diesel yn y DU yn 2030 yn dal i fod yn berthnasol i wneuthurwyr micro a gwneuthurwyr meintiau bach.
- 2.31 Os yw gwneuthurwr yn SVM mewn un flwyddyn ac yna'n gwerthu o leiaf 2,500 o geir y flwyddyn ganlynol, bydd yn cadw rhanddirymiad am y flwyddyn honno'n unig, fel cyfnod trosiannol, ond bydd wedyn yn anghymwys am unrhyw flynyddoedd trosiannol ychwanegol (er y gallai fod yn gymwys ar gyfer y rhanddirymiad SVM os bydd maint eu gwerthiant yn gostwng wedyn). Yn ystod y cyfnod trosiannol blwyddyn hwnnw, byddai'r gwneuthurwr yn derbyn yr uchafswm o naill ai 2,499 o lwfansau, neu nifer y lwfansau a fyddai'n cael eu cyfrifo ar gyfer gwneuthurwr mawr yn seiliedig ar y targed ZEV blynyddol.
- 2.32 Os yw gwneuthurwr a randdirymwyd wedi bancio unrhyw lwfansau o gyfnodau masnachu blaenorol, gellir cadw'r rheini ar ôl i'r rhanddirymiad ddod i ben a'u defnyddio i gyrraedd targedau'r dyfodol.
- 2.33 Ystyrir bod unrhyw wneuthurwr sy'n gwerthu o leiaf 2,500 o geir neu faniau mewn blwyddyn yn wneuthurwr mawr a rhaid iddo gyrraedd y targedau a ddisgrifir uchod.
- 2.34 Bydd rhanddirymiaidau yn gweithredu ar wahân ar gyfer y cynlluniau ceir a faniau; gall fod gan wneuthurwr randdirymiad micro o dan un cynllun ond ei fod yn wneuthurwr mawr gyda tharged ZEV o dan y cynllun arall.
- 2.35 Dyma rai enghreifftiau:
- Mae Gwneuthurwr X yn gwerthu 1,300 o geir yn 2024, felly efallai y bydd yn gymwys i gael rhanddirymiad SVM o dan y cynllun ceir. Rhaid iddynt gyflwyno ffurflen gais rhanddirymiad i weinyddwr y cynllun erbyn 30 Ebrill 2025.
 - Mae Gwneuthurwr Y yn gwerthu 2,100 o geir yn 2024, 2,600 o geir yn 2025 a 2,600 o geir yn 2026. Efallai y byddant yn derbyn rhanddirymiad SVM yn 2024 (yn amodol ar gyflwyno ffurflen gais rhanddirymiad) a byddent yn derbyn 2,100 o lwfansau. Yn 2025, byddai ganddynt gyfnod trosiannol o 1 flwyddyn a byddent yn derbyn 2,499 o lwfansau (gan fod hyn yn fwy na'r lwfansau 72% x 2,600 = 1,872 y byddent yn eu derbyn gan ddefnyddio'r dull gwneuthurwr mawr). Yn 2026, ni fyddent yn gymwys ar gyfer rhanddirymiad a byddent yn cael 1,742 o lwfansau ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV (67% o'u gwerthiannau).

2.36 Cwestiwn 5: A ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno bod y rhanddirymiaidau 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 ZEV?

Pyllau caeedig

- 2.37 Yn ddiofyn, mae pob endid sy'n cael cymeradwyaeth math ar gyfer model cerbyd penodol ac yna'n cofrestru o leiaf 1 car neu fan i'w ddefnyddio ar ffordd yn y DU yn cymryd rhan yn y mandad ZEV. Mae pob cyfranogwr yn wynebu targed cydymffurfio ar wahân, yn derbyn lwfansau, ac yn ennill credydau yn annibynnol. Mewn rhai achosion, efallai y bydd gan un cwmni adrannau neu frandiau lluosog, a phob un â chymradwyaeth math ar gyfer cerbydau; byddai pob un o'r rhain yn gyfranogwr ar wahân o dan y trefniant diofyn. Er enghraifft, er bod Volkswagen, Audi, Porsche, Bentley a Škoda i gyd yn is-gwmnïau i'r Volkswagen Group, byddent yn ddiofyn yn gyfranogwyr ar wahân yn y mandad ZEV os ydynt yn cofrestru ceir neu faniau yn y DU yn ystod cyfnod masnachu, gan eu bod i gyd yn endidau cyfreithiol ar wahân sy'n ymdrin â threfniadau cymeradwyo modelau eu cerbydau ar wahân.
- 2.38 Gall gwneuthurwyr sy'n rhan o endidau cysylltiedig mwy²² ddatblygu technoleg a chynlluniau cynhyrchu fel grŵp ac efallai y byddai'n fwy cyfleus iddynt gynllunio ar gyfer targed cyffredin o dan y mandad ZEV ac ennill credydau tuag ato. Yn yr achos hwn, gall y gwneuthurwyr hyn ddewis ffurfio pwll caeedig a chael eu trin fel un cyfranogwr. Rhaid gwneud y penderfyniad hwn yn flynyddol.
- 2.39 Er mwyn ffurfio pwll caeedig ar gyfer cydymffurfio am gyfnod masnachu (e.e., ar gyfer gwerthu cerbydau yn 2024), rhaid i bob gwneuthurwr yn y pwll hwnnw gyflwyno cais i weinyddwr y cynllun ar unrhyw adeg o fewn y flwyddyn honno (e.e., blwyddyn galendr 2024) neu erbyn 30 Ebrill y flwyddyn ganlynol gan gynnwys dogfennaeth bod y gwneuthurwyr yn endidau cysylltiedig, h.y. eu bod yn rhan o'r un grŵp ehangach. Gall cwmnïau benderfynu bob blwyddyn a yw pob gwneuthurwr o fewn y grŵp ehangach wedi'i gynnwys yn y pwll neu'n cael ei drin fel cyfranogwr ar wahân; er enghraifft, efallai y bydd gwneuthurwr sydd ag ychydig iawn o werthiannau o fewn grŵp llawer mwy yn cael ei eithrio o bwl er mwyn derbyn rhanddirymiad.
- 2.40 Os bydd gwneuthurwr yn cael ei brynu gan gwmni arall hanner ffordd drwy flwyddyn benodol, caiff yr endidau cysylltiedig ddewis p'un ai i ffurfio pwll am y flwyddyn honno neu aros ar wahân ond ni allant ffurfio pwll am ran o'r flwyddyn yn unig. I'r gwrthwyneb, os bydd gwneuthurwr yn gwahanu oddi wrth endid cysylltiedig hanner ffordd trwy flwyddyn, ni chaiff gymryd rhan mewn pwll gyda'r endid cysylltiedig hwnnw am y flwyddyn honno (yn hytrach, byddai'n cymryd rhan yn unigol neu gyda'i endid cysylltiedig newydd, os yw'n berthnasol).
- 2.41 Ni chaiff gwneuthurwyr nad ydynt yn rhan o'r un grŵp ffurfio pwll gyda'i gilydd. Gall y gwneuthurwyr hyn fasnachu lwfansau â'i gilydd am unrhyw bris.

²² Diffinnir Endidau Cysylltiedig gan a. 993-994 o Ddeddf Treth Incwm 2007 ac a. 1122-1123 o Ddeddf Treth Gorrforaeth 2010.

Trefniadau ar gyfer cerbydau pwrpas arbennig (SPV)

- 2.42 Mae mwyafrif y cerbydau cymwys yn y categorïau M1, N1 ac N2 yn geir a faniau a werthir yn uniongyrchol i gwsmeriaid yn eu ffurf wreiddiol drwy'r broses cymeradwyo math safonol. Symud y cerbydau hyn i fod yn rhai ZEV yw amcan craidd y polisi hwn.
- 2.43 Mae rheoliadau allyriadau CO₂ cyfredol y DU yn eithrio sawl categori o gerbydau sy'n cyflawni swyddogaeth benodol ac sydd fel arfer yn cael eu haddasu o'u ffurf wreiddiol gydag offer arbenigol neu waith i'w corff. Cyfeirir at y categorïau eithriedig hyn gyda'i gilydd fel cerbydau pwrpas arbennig (SPV).²³ Fel rheol, nid yw'r cerbydau hyn yn gyffredinol yn defnyddio cynlluniau cymeradwyo math safonol, ond yn hytrach yn defnyddio cymeradwyaeth math aml-gam, cyfres fach neu fath unigol, ac yn cael categori arbennig o'i gymharu â cherbydau 'prif ffrwd'.
- 2.44 Oherwydd y niferoedd bach a'r addasu cynhenid sy'n gysylltiedig â'r cerbydau hyn, ar hyn o bryd ychydig o opsiynau ZEV sydd ar gael ar gyfer y rhan fwyaf o'r categorïau hyn, neu dim opsiynau o gwbl. Gall trosi amrywiadau ICE o'r cerbydau hyn i fod yn ddi-allyriadau fod yn gostus iawn neu'n anymarferol oherwydd defnydd pŵer ategol uchel neu addasiadau i'w corff.
- 2.45 Rydym yn cynnig bod cerbydau SPV yn cael eu heithrio o gwmpas y mandad ZEV, h.y., ni fyddai cynhyrchu fersiwn ICE o un o'r cerbydau SPV hyn yn defnyddio lwfans, ac ni fyddai ychwaith yn cael ei gynnwys yn y ffigurau cofrestru ar gyfer cyfrifo nifer y lwfansau y mae gwneuthurwr yn eu derbyn. Fodd bynnag, os bydd gwneuthurwr yn cynhyrchu cerbyd ZEV o fewn un o'r categorïau hyn, o ystyried y gostyngiadau allyriadau y byddai cerbyd o'r fath yn eu creu, byddai'r gwneuthurwr yn ennill 1 credyd ZEV o fewn y cynllun priodol, y gellir ei ddefnyddio i wrthbwyso un uned o weithgaredd (h.y. gwerthu cerbyd nad yw'n gerbyd ZEV). Rydym yn bwriadu i'r ddarpariaeth hon ysgogi datblygiad modelau ZEV ar gyfer y cerbydau hyn a fydd yn angenrheidiol i ddatgarboneiddio trafnidiaeth ffordd yn llawn.
- 2.46 Rydym yn cynnig bod cerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn (WAV) hefyd yn cael eu heithrio o gwmpas y mandad ZEV ond yn cael eu cynnwys gan ddarpariaethau ychwanegol i gymell argaeledd cerbydau ZEV yn y segment hwn, a ddisgrifir yn adran 2.95.
- 2.47 Efallai y bydd rhai categorïau o gerbydau SPV, megis faniau gwersylla a hersau, yn haws i'w gweithgynhyrchu fel cerbydau ZEV nag eraill, a hyd yn oed gael fersiynau ZEV ar y farchnad yn 2022. Byddwn yn monitro amodau'r farchnad yn ofalus ac os daw'n amlwg bod rhai categorïau o gerbydau SPV y gellir eu cynhyrchu'n ymarferol ac yn economaidd fel cerbydau ZEVs, gellir eu dwyn o fewn cwmpas y mandad.
- 2.48 **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.**

²³ Noder: Mae'r categorïau hyn wedi'u gosod mewn deddfwriaeth yn y ffynhonnell ganlynol:
<https://www.legislation.gov.uk/eudr/2007/46/annex/II/adopted>

Darpariaethau ychwanegol ar gymhwysedd ZEV

- 2.49 Mae cerbydau sy'n defnyddio llwybrau cymeradwyaeth math unigol (IVA) neu gyfresi bach cenedlaethol (NSS) o fewn cwmpas y mandad ZEV, ar yr amod nad yw'r cerbydau hyn yn perthyn i gategori SPV.
- 2.50 Mae ceir cit, neu gerbydau a brynir fel set o gydrannau i'w cydosod gan y prynwr, o fewn cwmpas y mandad ZEV os ydynt yn gerbydau newydd sy'n mynd drwy'r broses cymeradwyo math (gan gynnwys cymeradwyaeth math unigol). Nid yw ceir cit sydd o oedran cymysg neu amhenodol (h.y. y rhai sydd â phlât cofrestru "Q") o fewn y cwmpas.
- 2.51 Yn ymarferol, mae'n debygol y byddai'r rhai sy'n cael cymeradwyaeth math ar gyfer ceir cit newydd yn cael eu hystyried yn SVM ac MVM sy'n cofrestru llai na 2,500 o gerbydau ac yn cael rhanddirymiad awtomatig a dim targed ZEV hyd at 2029. Os bydd y gwneuthurwr yn cynhyrchu car cit sy'n bodloni gofynion ZEV, byddai ganddo lwfans ychwanegol y gellid ei fasnachu i wneuthurwyr eraill.

Masnachu

- 2.52 Ar ôl dyfarnu lwfansau ar gyfer ceir a faniau nad ydynt yn ddi-arylliadau, gellir masnachu lwfansau ymhlith gwneuthurwyr. Dim ond rhwng cyfranogwyr yn y cynllun y gellir masnachu; nid yw endidau nad ydynt yn cofrestru cerbydau yn y DU yn gymwys i brynu neu werthu lwfansau.
- 2.53 Yn yr un modd, gall gwneuthurwyr sy'n ennill credydau am werthu cerbydau SPV di-allyriadau neu werthu cerbydau ZEV i glybiau ceir (disgrifiwyd yn 2.83) hefyd fasnachu'r credydau hyn i gyfranogwyr eraill.
- 2.54 Nid oes amodau ar y prisiau sy'n gysylltiedig â lwfansau neu gredydau masnachu; gellir eu masnachu am ddim neu am unrhyw swm o arian. Yn ymarferol, rhagwelir na fydd lwfansau neu gredydau yn cael eu gwerthu am fwy na'r pris talu (gweler paragraff 2.103).
- 2.55 Rhaid i wneuthurwyr hysbysu gweinyddwr y cynllun am y masnachu a gynhaliwyd ganddynt. Rhaid i'r hysbysiad hwn gynnwys nifer y lwfansau/credydau a brynwyd a'r pris a dalwyd fesul lwfans. Ar ôl i'r cyfnod masnachu ddod i ben, bydd gweinyddwr y cynllun yn cyhoeddi gwybodaeth am nifer net y lwfansau/credydau y mae pob cyfranogwr wedi'u hychwanegu neu eu colli yn y cyfnod masnachu, ond nid y symiau a dalwyd na nifer y lwfansau/credydau sydd wedi'u cynnwys mewn masnachu penodol.

Mecanweithiau hyblygrwydd ar gyfer targedau gwerthu cerbydau ZEV

- 2.56 Bydd y mandad ZEV yn torri allyriadau carbon ac yn cefnogi sector fodurol gystadleuol ac iach. Oherwydd natur newydd y rheoliad hwn a'r cylchoedd cynllunio cynnyrch aml-flwyddyn sy'n nodweddiadol yn y diwydiant modurol, efallai y bydd rhai gwneuthurwyr yn wynebu heriau wrth gynhyrchu digon o gerbydau ZEV i gyrraedd y targedau yn y blynyddoedd cychwynnol. Mynegwyd hyn yn glir mewn adborth i'r Papur Gwyrdd a'r Ymgynghoriad Technegol. I'r perwyl hwnnw, rydym yn cynnig bod y mandad ZEV yn darparu hyblygrwydd ychwanegol i wneuthurwyr yn ystod tair

blynedd gychwynnol y mandad (2024-2026) trwy ganiatáu iddynt gyrraedd eu targedau mewn blynyddoedd unigol gyda lwfans nas defnyddiwyd o flynyddoedd blaenorol (bancio) neu o flynyddoedd yn y dyfodol (benthyg).

Bancio

- 2.57 Fel y disgrifir uchod, bydd lwfansau ar gyfer gwerthu cerbydau nad ydynt yn rhai ZEV yn cael eu dyrannu ar ôl diwedd pob blwyddyn galendr am swm sy'n cyfateb i werthiannau'r gwneuthurwr* (100%-canran targed), ar gyfer y cynlluniau ceir a faniau ar wahân. Os na chânt eu defnyddio yn y cyfnod masnachu hwnnw, gellir bancio'r lwfansau hynny i'w defnyddio yn y dyfodol yn yr un elfen o'r cynllun. Nid oes cyfyngiad ar nifer y lwfansau wedi'u bancio o gyfnodau masnachu blaenorol y gellir eu defnyddio i fodloni cydymffurfiaeth mewn unrhyw gyfnod masnachu penodol, ond dim ond ar ôl i lwfansau gwneuthurwr o'r flwyddyn honno gael eu defnyddio y gellir defnyddio lwfansau wedi'u bancio. Mae'r hyblygrwydd hwn yn cydnabod manteision gostyngiadau cynnar mewn allyriadau carbon o osod cerbydau ZEV ar ffyrdd y DU yn gyflymach.
- 2.58 Gellir bancio lwfans am 3 blynedd ar ôl y flwyddyn y caiff ei ddyrannu ynddi. Os nad yw'r lwfans wedi'i ddefnyddio erbyn hynny, bydd yn dod i ben ac ni fydd ganddo unrhyw werth. Er enghraifft, gall lwfans a ddyrannwyd yn wreiddiol ar gyfer 2024, os na chaiff ei ddefnyddio yn y flwyddyn honno, gael ei fancio i'w ddefnyddio ar gyfer cerbyd nad yw'n ZEV a werthir yn 2025, 2026 neu 2027. Os nad yw wedi'i ddefnyddio o hyd ar ôl diwedd cyfnod cydymffurfiaeth 2027, bydd yn dod i ben ac ni chaiff ei ddefnyddio yn y dyfodol. Gellir masnachu lwfansau wedi'u bancio ond byddant yn cadw'r un dyddiad dod i ben.
- 2.59 Mewn cyferbyniad, dim ond yn y flwyddyn y cânt eu dyfarnu y gellir defnyddio credydau a ddyfarnwyd ar gyfer cerbydau SPV di-allyriadau neu gategoriau bonws (a drafodir isod). Mewn achosion prin, gall gwneuthurwr sydd â chyfran gwerthiant cerbydau ZEV uchel iawn ennill mwy o gredydau na'u gweithgaredd cyfan gan ddefnyddio credydau bonws (a drafodir isod). Yn yr achosion hynny, gellir trosi credydau uwchlaw cyfanswm y rhwymedigaeth yn lwfansau ar sail un-i-un, fel y gellir eu bancio neu eu masnachu.
- 2.60 Enghraifft: Tybiwch fod Gwneuthurwr X yn gwerthu 100,000 o geir yn 2024; byddai'r gwneuthurwr hwnnw'n derbyn 78,000 o lwfansau ar gyfer ceir nad ydynt yn rhai ZEV. Os yw'r gwneuthurwr yn gwerthu 23,000 o geir ZEV, byddent yn defnyddio 77,000 o lwfansau, gan adael 1,000 o lwfansau i'w bancio i'w defnyddio yn y dyfodol. Bydd y 1,000 o lwfansau hyn yn dod i ben os na chânt eu defnyddio i gydymffurfio â thargedau 2025, 2026 neu 2027.
- 2.61 **Cwestiwn 7: A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r cynigion ar gyfer bancio yn ystod y cyfnod 2024-2030?**

Benthyca

- 2.62 Gall gwneuthurwyr na allant sicrhau cydymffurfiaeth mewn cyfnod masnachu gan ddefnyddio lwfansau o'r cyfnod masnachu hwnnw neu gyfnodau blaenorol ddewis benthyca lwfansau o gyfnod masnachu yn y dyfodol. Yn wahanol i fancio, mae

Iwfansau benthyca o flynyddoedd i ddod yn cyflwyno risg o lai o arbedion carbon ym mlynnyddoedd cyntaf y cynllun. O ystyried hyn, cynigiwn fod benthyca o lwfansau yn y dyfodol yn cael ei gyfyngu gan gap ar nifer y lwfansau y gellir eu benthyca mewn unrhyw gyfnod masnachu a chyfradd llog ar gyfer lwfansau a fenthycir.

- 2.63 Rydym yn cynnig bod nifer y lwfansau y gellir eu benthyca yn ystod unrhyw gyfnod masnachu yn cael ei gapio ar 75% o'r targed credyd ZEV yn 2024, 50% yn 2025, a 25% yn 2026. Bydd capiau ar wahân ar gyfer ceir a faniau. Mae Tabl 3 yn rhoi'r ffracsiynau o daflwybrau targed ZEV y gellir eu benthyca bob blwyddyn ar gyfer ceir a faniau a'r cyfrannau sy'n weddill y mae'n rhaid eu bodloni yn ystod y flwyddyn trwy werthu cerbydau ZEV, ennill credydau bonws neu fasnachu.

Tabl 3. Cyfran o dargedau credyd ZEV y gellir eu benthyca o flynyddoedd y dyfodol yn 2024-2026 ar gyfer ceir a faniau

		2024	2025	2026	2027
	Ffracsiwn benthyca o'r taflwybr	75%	50%	25%	0%
Ceir	Taflwybr ZEV	22%	28%	33%	38%
	Cyfran lwfans benthyca	16.5%	14%	8.3%	0%
	Isafswm cydymffurfiaeth yn ystod y flwyddyn*	5.5%	14%	24.8%	38%
Faniau	Taflwybr ZEV	10%	18%	22%	33%
	Cyfran lwfans benthyca	7.5%	9%	5.5%	0%
	Isafswm cydymffurfiaeth yn ystod y flwyddyn*	2.5%	9%	16.5%	33%**

Gellir ei fodloni trwy ennill credydau o werthu cerbydau ZEV, credydau bonws neu fasnachu

**Yn ogystal ag ad-dalu unrhyw ddiffyg a gronnwyd o fenthycia yn 2024-2026

- 2.64 Lluosir diffyg lwfansau gwneuthurwr â 1.035 bob blwyddyn na chaiff ei ad-dalu, gan weithredu fel cyfradd llog cyfansawdd o 3.5%. Mae 3.5% yn adlewyrchu cyfradd amser dewisol cymdeithasol Trysorlys EM – faint mae'n well gan gymdeithas rywbeth heddiw o'i gymharu â'r flwyddyn nesaf. Bwriad hyn yw adlewyrchu'r budd amgylcheddol a gollwyd i gymdeithas o ohirio defnyddio cerbyd ZEV mewn blwyddyn benodol.
- 2.65 Gan ddechrau yng nghyfnod masnachu 2027, ni chaniateir unrhyw fenthycia o flynyddoedd y dyfodol. Rhaid ad-dalu unrhyw ddiffyg lwfansau a gariwyd ymlaen o 2026 gyda lwfansau o gyfnod masnachu 2027 (gan gynnwys trwy fasnachu) neu rhaid i'r cyfranogwr wneud taliad i'r llywodraeth.
- 2.66 Mae Tabl 4 yn dangos sut y gallai gwneuthurwr wneud y mwyaf o hyblygrwydd benthyca yn y cyfnod 2024-2027 o dan y cynigion hyn. Yn y senario hwn, mae gwneuthurwr X yn gwerthu 100,000 o geir ym mhob blwyddyn, 2024-2027, ac yn dewis benthyca'r gyfran uchaf o lwfansau a ddangosir yn Tabl 3. Mae hyn yn arwain at gyfanswm diffyg o 41,830 o lwfansau erbyn diwedd 2026. Yn 2027, ni chaniateir

Ymgynghoriad ar fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a rheoliad allyriadau CO₂ ar gyfer ceir a faniau newydd yn y DU

benthyca ychwanegol, a rhaid ad-dalu'r diffyg lwfansau, gan greu targed yn ystod y flwyddyn o 79,830 i'w llenwi gyda lwfansau (gan gynnwys y rhai a brynwyd drwy fasnachu) neu gredydau (a drafodir isod). Os na all y gwneuthurwr gyrraedd y targed hwn yn 2027, rhaid iddo wneud taliad sy'n gymesur â'r bwlch (a drafodir isod).

Tabl 4. Enghraifft o senario cydymffurfio gydag uchafswm benthyca ar gyfer gwneuthurwr damcaniaethol sy'n gwerthu 100,000 o geir yn flynyddol

	2024	2025	2026	2027
Gwerthiannau	100,000	100,000	100,000	100,000
Gwerthiannau ZEV	5,500	14,000	24,750	79,830
Gwerthiannau nad ydynt yn ZEV	93,500	86,000	75,250	20,170
Lwfansau yn ystod y flwyddyn a ddyrannwyd	78,000	72,000	67,000	62,000
Lwfansau a fenthycwyd (uchafswm a ganiateir)	16,500	14,000	8,250	0
Diffyg (gan gynnwys llog)	17,078	32,165	41,830	0

2.67 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.

Gofynion sylfaenol ar gyfer cerbydau ZEV

2.68 Er mwyn i gerbyd fod yn gymwys fel ZEV, ac felly i gael ei eithrio rhag cyfrifiad gweithgaredd cyfranogwr, rhaid i'r cerbyd fodloni set sylfaenol o ofynion. Bwriedir i'r rhain wneud y mwyaf o botensial y polisi hwn i leihau allyriadau a sicrhau profiad cadarnhaol i'r defnyddiwr tra hefyd yn rhoi digon o gyfle i ddiwydiant arloesi o ran yr hyn y mae'n ei gynnig i ddiwallu anghenion defnyddwyr.

2.69 Roedd yr ymgynghoriad technegol yn cyflwyno "rhestr hir" o feini prawf posibl. Pwysleisiodd y rhan fwyaf o'r adborth bwysigrwydd system syml gyda'r meini prawf lleiaf posibl, gan ysgogi mwy o ddewis i ddefnyddwyr ac annog arloesi yn y diwydiant. Rydym yn bwriadu cyfyngu'r diffiniad o ZEV cymwys i 3 ffactor yn unig: terfynau allyriadau, amrediad lleiaf, a gofynion o ran gwarant. Oni nodir yn wahanol, byddai'r gofynion hyn yn berthnasol i geir a faniau.

2.70 Diffinnir cerbyd di-allyriadau fel cerbyd nad yw'n gollwng unrhyw nwyon tŷ gwydr o'r egsôst. Yn benodol, mae'n rhaid i'r cerbyd gael 0 g/km CO₂ yn unol â'r Weithdrefn Fyd-eang Profi Cerbydau Ysgafn Wedi'u Cysoni (WLTP) a hefyd ni ddylai fod ag unrhyw allyriadau nwyon targedig eraill o dan Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd 2008. Er bod cerbydau ZEV yn cyfrannu at lygredd aer trwy draul teiars a brecio (fel y mae cerbydau confensiynol a hybrid), mae'r allyriadau hynny y tu allan i gwmpas y

rheoliad hwn. Gallai hyn gynnwys cerbydau trydan batri (BEV) a cherbydau celloedd tanwydd hydrogen (FCEV).

- 2.71 I fod yn gymwys fel cerbyd ZEV, rhaid i'r cerbyd fod ag amrediad gweithredol o 120 milltir o leiaf yn unol â chylch prawf WLTP.²⁴ Roedd gan dros 95% o gerbydau ZEV a werthwyd yn y DU yn 2021 amrediad WLTP dros 120 milltir. Ar hyn o bryd mae'n ymddangos bod yn well gan ddefnyddwyr gerbydau ag amrediad hirach, ond mae marchnad ar gyfer cerbydau ZEV cost is gydag amrediad byrrach a disgwylw'n i chwaeth defnyddwyr newid dros amser wrth i seilwaith gwefru'r DU ddatblygu. Fodd bynnag, o ystyried y posibilrwydd o fatris yn diraddio dros amser, bydd y rheoliad hwn yn cyfrannu at fwy o amrediadau hyfyw lleiaf ar gyfer y farchnad ail-law. Yn achos cerbydau aml-gam, bydd y maen prawf amrediad lleiaf hwn yn cael ei asesu ar sail y cerbyd sylfaenol.
- 2.72 Yn olaf, er mwyn cyfrif fel cerbyd ZEV, rhaid i wneuthurwyr ddarparu gwarant ar gyfer y cerbyd i sicrhau y byddant yn darparu profiad cadarnhaol i ddefnyddwyr. Yn benodol, oherwydd bod technolegau allyriadau sero craidd yn esblygu'n gyflym a bod llawer o ddefnyddwyr yn anghyfarwydd â'r technolegau, mae gwarant hirach ar y cydrannau hyn yn briodol. Felly, rhaid darparu'r gwarantau canlynol: -
- O leiaf 8 mlynedd neu 100,000 o filltiroedd (pa un bynnag sy'n dod gyntaf) ar gyfer batris tyniant, staciau celloedd tanwydd hydrogen, a thanciau hydrogen.
 - Ar gyfer cerbydau trydan batri, rhaid i'r warant ddarparu ar gyfer ailosod y batri tyniant os yw'n disgyn o dan gapasiti 70% yn ystod y cyfnod dan sylw.
 - O leiaf 3 blynedd neu 60,000 o filltiroedd (pa un bynnag sy'n dod gyntaf) ar gyfer gweddill y cerbyd.
- 2.73 Mae gan fwyafrif helaeth y cerbydau ZEV a werthwyd yn y DU yn 2021 warantau sy'n bodloni'r meini prawf hyn neu'n rhagori arnynt eisoed. Cynigir y gofynion hyn i sicrhau profiad perchennog cerbydau ZEV mwy dibynadwy ar draws modelau.
- 2.74 Ni fyddai unrhyw gerbyd sy'n bodloni'r gofynion uchod yn cael ei gyfrif tuag at weithgaredd y gwneuthurwr. Byddai unrhyw gerbyd nad yw'n bodloni'r gofynion uchod (ac nad yw'n SPV ychwaith) yn cael ei gyfrif fel cerbyd nad yw'n ZEV a byddai'n defnyddio un lwfans ZEVM.
- 2.75 Rhaid bodloni'r un gofynion sylfaenol hyn hefyd ar gyfer cerbyd SPV di-allyriadau er mwyn ennill credyd.
- 2.76 Bydd y newid i gerbydau trydan batri yn gofyn am fuddsoddiad yn rhwydwaith trydan y DU ond mae hefyd yn gyfle. Er bod gwefru wedi'i reoli (gwefru clyfar unffordd) yn bosibl heddiw yn unol â'r rheoliadau Pwyntiau Gwefru Clyfar Cerbydau Trydan a

²⁴ Yn gyffredinol, mae'r amcangyfrifon o amrediad gyrru trydan o dan gylchred WLTP yn cynrychioli amrediad "achos gorau" o dan yr amodau gorau posibl. Mae amrediad y byd go iawn yn amrywio yn ôl nifer o ffactorau fel tymheredd allanol, cyflymder ac arddull gyrru, a phwysau cargo a theithwyr yn y cerbyd. Mae amrediadau'r byd go iawn fel arfer 10% -30% yn is nag amrediadau WLTP; felly, byddai gofyniad WLTP 120 milltir yn trosi'n amrediad gyrru byd go iawn o tua 95 milltir. Ffynhonnell: <https://www.drive-electric.co.uk/guides/general/electric-vehicle-range-everything-you-need-to-know/>

fabwysiadwyd yn 2021²⁵ ac yn dod â llawer o fanteision, mae manteision pellach i'r grid ac i yrwyr yn bosibl gyda gwefru deugyfeiriadol. Dim ond mewn ychydig o gerbydau y cynigir y gallu hwn heddiw, ac nid yw'r fframweithiau rheoleiddio ar waith eto i wneud defnydd llawn o'r gallu hwn ar raddfa fawr, ond mae costau ar gyfer y cydrannau sylfaenol yn gostwng yn gyflym a hoffai Llywodraeth y DU annog gwefru deugyfeiriadol ar gyfer cerbydau yn y dyfodol.

- 2.77 Ni fydd y rheoliad hwn yn gofyn am allu gwefru deugyfeiriadol yn y cerbyd (e.e., gwrthdröydd deugyfeiriadol sy'n caniatáu gwefru deugyfeiriadol ar bwynt gwefru AC) ar hyn o bryd. Fodd bynnag, efallai y bydd angen y gallu hwn fel rhan o'r diffiniad o gerbyd ZEV cymwys yn y blynyddoedd i ddod os nodir methiant yn y farchnad yn y maes hwn.
- 2.78 Rhestrodd yr ymgynghoriad technegol ofynion ar gyfer cyrchu batris, labelu, a mesurau cynaliadwyedd fel maen prawf ar gyfer cyfrif fel cerbyd ZEV. Mae sicrhau cynaliadwyedd ac ailgylchadwyedd batris ZEV yn hanfodol nid yn unig i wneud y mwyaf o fuddion hinsawdd ond hefyd i atal prinder mwynau hanfodol rhag atal y newid i gerbydau ZEV.
- 2.79 Mae'r DU a llywodraethau eraill yn cymryd camau i leihau canlyniadau cymdeithasol ac amgylcheddol negyddol batris a sicrhau ailgylchu. Mae Sefydliad Faraday wedi cynnal ymchwil i ailgylchu batris a chemegau newydd sy'n lleihau dibyniaeth ar gemegau anweddol. Mae'r Strategaeth Mwynau Hanfodol a gyhoeddwyd yn 2022 yn nodi ailgylchu batris a mwynau fel blaenoriaeth allweddol ar gyfer buddsoddi. Mae'r Undeb Ewropeaidd wedi mabwysiadu cyfarwydddeb batri cynhwysfawr gyda gofynion labelu, manylebau cynnwys, a gofynion sylfaenol ar gyfer defnyddio cynnwys wedi'i ailgylchu.²⁶ Gall gwneuthurwyr hefyd ddilyn y gofynion hyn ar gyfer cerbydau a fydd yn dod i farchnad y DU.
- 2.80 Oherwydd y datblygiad a'r arloesedd cyflym o amgylch batris cerbydau trydan a'r polisiau eraill sy'n dylanwadu ar y gofod hwn, nid ydym yn bwriadu gosod gofynion ar weithgynhyrchu, labelu neu ailgylchu batris o fewn y mandad ZEV ar hyn o bryd. Fodd bynnag, efallai y bydd gofynion ychwanegol yn cael eu hychwanegu at y diffiniad o gerbydau ZEV cymwys yn y blynyddoedd i ddod os daw'n amlwg bod angen ymyriad polisi ychwanegol.
- 2.81 **Cwestiwn 9: Beth yw eich barn ar y gofynion sylfaenol arfaethedig ar gyfer cerbydau ZEV (allyriadau, amrediad lleiaf a gwarant)?**
- 2.82 **Cwestiwn 10: A oes gofynion sylfaenol ychwanegol y dylid eu hychwanegu at y rheoliad (yn y flwyddyn gyntaf neu yn ddiweddarach)? Rhowch eich rhesymeg.**

²⁵ Mae'r rheoliadau hyn ar gael yn <https://www.gov.uk/guidance/regulations-electric-vehicle-smart-charge-points>

²⁶ Ffynhonnell: https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/batteries-and-accumulators_en

Cyfleoedd ar gyfer credydau ychwanegol

Credydau ychwanegol ar gyfer cerbydau ZEV a ddefnyddir mewn clybiau ceir

- 2.83 Mae'r rhan fwyaf o geir yn y Deyrnas Unedig yn eiddo preifat at ddefnydd unigol ac wedi'u parcio tua 96% o'r amser.²⁷ Y tu hwnt i allyriadau egsôst y gellir eu dileu gan gerbydau ZEV, mae ceir preifat yn creu nifer o allanoldebau, gan gynnwys tagfeydd a cholli gofod cyhoeddus ar gyfer ffyrdd a pharcio. Mae gan glybiau ceir y potensial i liniaru rhai o effeithiau cymdeithasol ac economaidd perchnogaeth ceir drwy alluogi ceir i gael eu defnyddio'n fwy effeithlon a'i gwneud yn haws i bobl nad oes angen bod yn berchen ar gar arnynt neu nad ydynt yn dymuno bod yn berchen ar gar, ond a allai fod angen neu'n dymuno cael mynediad achlysurol i gar.
- 2.84 Mae clybiau ceir wedi tyfu'n gyson yn y DU, gan gyrraedd dros 5,800 o gerbydau a 784,000 o aelodau yn 2021. Fodd bynnag, mae cyfradd mabwysiadu clybiau ceir ymhell y tu ôl i wledydd eraill fel yr Almaen a'r Iseldiroedd. Roedd tua 12% o gerbydau clybiau ceir yn y DU yn ddi-allyriadau erbyn diwedd 2021.²⁸
- 2.85 Mae tystiolaeth gref bod clybiau ceir yn lleihau perchnogaeth ceir preifat, gyda cherbyd a rennir yn disodli rhwng 3 ac 20 o gerbydau preifat.²⁹ O'i gymharu â model perchnogaeth bersonol, gall defnydd effeithlon o gerbydau a rennir lleihau allyriadau sy'n gysylltiedig â gweithgynhyrchu cerbydau. Mae hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer cerbydau trydan, y daw'r mwyafrif o allyriadau cylch bywyd ohonynt o weithgynhyrchu batris.³⁰ At hynny, mae gyrwyr sy'n newid o fod yn berchen ar gar i ddefnyddio clybiau ceir yn tueddu i deithio llai o filltiroedd yn gyffredinol mewn ceir. Mae'r ddau ddeinameg hyn yn lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr.
- 2.86 Gall cyfuno cerbydau ZEV â chlybiau ceir greu buddion cymdeithasol newydd. Gan fod llawer o bobl yn defnyddio pob cerbyd mewn clwb car, gallai clybiau ceir fod yn gyfle i lawer o gwsmeriaid brofi cerbydau ZEV am y tro cyntaf a chael cysur gyda'r dechnoleg. Mae profiad cynnar gan glybiau ceir yn y DU yn rhoi darlun cadarnhaol: roedd 28% o aelodau'r clybiau ceir a holwyd wedi rhoi cynnig ar BEV, ac roedd 84% o'r profiadau yn gadarnhaol.³¹ Mae ymchwil rhyngwladol yn dangos bod profiad

²⁷ Ffynhonnell: <https://www.racfoundation.org/media-centre/cars-parked-23-hours-a-day>

²⁸ Ffynhonnell: CoMoUK. Car Club Annual Report United Kingdom 2021.

<https://www.como.org.uk/documents/car-club-annual-report-uk-2021>

²⁹ Hansjörg, Lukas Ewald, Dominik Frankenhauser, Axel Ensslen, and Patrick Jochem. (2019). "A Study on Free-Floating Carsharing in Europe: Impacts of car2go and DriveNow on Modal Shift, Vehicle Ownership, Vehicle Kilometers Traveled, and CO₂ Emissions in 11 European Cities." Working Paper Series in Production and Energy. Karlsruhe Institute of Technology (KIT), Institute for Industrial Production (IIP). <https://ideas.repec.org/p/zbw/kitiip/36.html>; 6t and ADEME, "L'autopartage en trace directe: quelle alternative à la voiture particulière? [Direct-track carsharing: what alternative to the private car?]" Adalwyd o <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/2898-enquete-sur-l-autopartage-en-trace-directe.html>; CoMoUK. Car Club Annual Report United Kingdom 2021. <https://www.como.org.uk/documents/car-club-annual-report-uk-2021>

³⁰ Ffynhonnell:

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1062603/lifecycle-analysis-of-UK-road-vehicles.pdf

³¹ Ffynhonnell: CoMoUK. Car Club Annual Report United Kingdom 2021.

<https://www.como.org.uk/documents/car-club-annual-report-uk-2021>

uniongyrchol gyda cherbydau ZEV yn cynyddu canfyddiadau cadarnhaol o'r dechnoleg a diddordeb mewn prynu cerbyd ZEV yn y dyfodol.

- 2.87 Yn gyffredinol, mae gan glybiau ceir gostau aelodaeth sefydlog isel iawn, sy'n galluogi'r rhai sydd angen mynediad anfyfych at gar i arbed arian sylweddol. Nid yw clybiau ceir ychwaith angen buddsoddiad ymlaen llaw ar gyfer ernes car, gan eu gwneud yn fwy hygyrch i nifer fwy o yrwyr; mae hyn yn arbennig o ddeniadol fel dewis arall yn lle cerbydau ZEV o ystyried eu costau uwch ymlaen llaw. Gallai clybiau ceir fod yn llwybr pwysig i wneud cerbydau ZEV yn fwy hygyrch i bawb, ac i'r rhai mewn ardaloedd trefol heb lefydd parcio oddi ar y stryd.
- 2.88 Mae'r mandad ZEV yn gyfle i gynyddu ymhellach fanteision lleihau allyriadau clybiau ceir ac ehangu mynediad i gerbydau ZEV. O ystyried y manteision hyn, rydym yn cynnig bod cerbydau ZEV a werthir i glybiau ceir yn ennill 0.5 credyd ZEV ychwanegol. Gellir ennill y credydau hyn naill ai yn y cynlluniau car neu fan yn dibynnu ar y cerbydau sy'n cael eu gwerthu i glwb ceir. Rhaid i'r cerbydau ZEV hyn fodloni'r un gofynion sylfaenol ag a ddisgrifir uchod.
- 2.89 Gall pob gwneuthurwr (gan gynnwys y rhai sy'n cael rhanddirymiaidau) ennill credydau ychwanegol am gerbydau ZEV a werthir i glybiau ceir sy'n cyfateb i 5% o gyfanswm eu gwerthiant ceir a faniau mewn blwyddyn benodol. Er enghraifft, os bydd Gwneuthurwr X yn gwerthu 100,000 o geir a 10,000 o faniau yn 2024, gallant ennill credydau ychwanegol am hyd at 5,000 o geir di-allyriadau a werthwyd i glybiau ceir (gan ennill 2,500 o credydau yn y cynllun ceir) a 500 o faniau di-allyriadau a werthwyd i glybiau ceir (gan ennill 250 credyd yn y cynllun faniau). Gall gwneuthurwyr werthu cerbydau ZEV ychwanegol y tu hwnt i'r terfynau hyn i glybiau ceir, ond ni fyddent yn derbyn unrhyw credydau am y cerbydau hyn.
- 2.90 Er mwyn derbyn y credydau, rhaid i'r clwb ceir sy'n prynu cerbyd ZEV fodloni meini prawf penodol. Bydd y gofynion hyn i fod yn glwb ceir cymwys yn cael eu nodi gan weinyddwr y cynllun cyn 1 Ionawr 2024. Ar hyn o bryd, rydym yn disgwyl i'r rhain adlewyrchu'n agos y meini prawf perthnasol a nodir gan CoMoUK.³²
- 2.91 Rhaid defnyddio cerbyd ZEV sy'n derbyn credydau o dan y cynllun hwn mewn cynllun clwb ceir am o leiaf 2 flynedd. Bydd hyn yn atal cerbydau ZEV rhag ennill credydau ychwanegol o dan y cynllun hwn cyn cael eu hailwerthu'n gyflym ar y farchnad eilaidd a pheryglu'r buddion clwb ceir y maent yn eu cynnig. Fel un o'r gofynion i fod yn glwb ceir cymwys, ar ddiwedd pob blwyddyn, mae'n rhaid i glybiau ceir sy'n cymryd rhan yn y cynllun hwn ddarparu rhestr o'r cerbydau ZEV gweithredol sydd wedi derbyn credydau bonws, gan gynnwys hyd eu gweithrediad, milltired a nifer y teithiau.
- 2.92 Rhaid rhoi esboniad dilys am unrhyw gerbydau ZEV sy'n gadael fflyd clwb ceir cyn cwblhau'r trothwy 2 flynedd. Gallai hyn gynnwys cerbydau yr ystyrir nad oes modd eu gyrru oherwydd damwain neu fethiant technegol ac na ellir eu trwsio. Os na ddarperir esboniadau am gerbydau ZEV sy'n gadael y fflyd, neu os rhoddwyd cynrychiolaeth ffug o'r rheswm dros gerbyd ZEV yn gadael y fflyd neu os bernir bod yr esboniad am gerbyd ZEV yn gadael y fflyd yn annigonol, bydd y gwneuthurwr a dderbyniodd y credyd yn asesu 0.5 gweithgaredd ychwanegol yn y cyfnod masnachu nesaf, y mae'n

³² Mae meini prawf achredu a ddatblygwyd gan CoMoUK ar gael yma: https://uploads-ssl.webflow.com/60f6952e8542ba18aa258546/62f66f9abab2af9ee860e9ed_CoMoUK%20Car%20Club%20Accreditation%20Criteria%202022.pdf

rhaid ei gwmpasu gan lwfans neu ei wrthbwyso gan gredyd. Rhoddir ystyriaeth hefyd a yw'r clwb ceir dan sylw yn parhau i gydymffurfio â darpariaethau perthnasol clybiau ceir yn y blynyddoedd i ddod, gan effeithio o bosibl ar ddyfarnu credydau clybiau ceir i gerbydau a gwneuthurwyr perthnasol.

- 2.93 Gellir gwerthu cerbydau ZEV o dan y cynllun hwn i glwb ceir cymwys arall; yn yr achos hwnnw, bydd gweddill y cyfrifoldeb 2 flynedd yn cael ei drosglwyddo i'r gweithredwr newydd.
- 2.94 **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 rhesymu.**

Credydau ychwanegol ar gyfer cerbydau ZEV a ddefnyddir fel cerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn

- 2.95 Mae cerbydau yn hanfodol ar gyfer galluogi rhyddid o ran symudedd; fodd bynnag, efallai na fydd cerbydau traddodiadol yn hygyrch nac yn ddefnyddiadwy i'r rhai ag anableddau, megis unigolion sy'n defnyddio cadeiriau olwyn. I ddatrys y broblem hon, gellir addasu cerbydau (faniau fel arfer) i fod yn gerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn (WAV) gyda nodweddion megis rampiau a dyluniadau diogelwch pwrpasol. Mae Llywodraeth y DU yn cefnogi mynediad i gerbydau WAV ac atebion symudedd eraill mewn partneriaeth â Motability, cynllun sy'nparu unigolion â cherbydau hygyrch sy'n cyd-fynd â'u hanghenion ac sy'n darparu gwasanaethau cefnogol parhaus. Oherwydd eu bod yn deillio o faniau, mae cerbydau WAV yn dueddol o ddefnyddio fwy o danwydd ac felly'n cynhyrchu allyriadau uwch na cherbydau M1 nodweddiadol, sy'n dangos pwysigrwydd trosglwyddo'r cerbydau hyn i rai di-allyriadau.
- 2.96 Er bod cerbydau WAV di-allyriadau wedi'u cynhyrchu mewn niferoedd bach, gall trawsnewidwyr wynebu rhai heriau ychwanegol wrth addasu cerbydau ZEV i fod yn hygyrch i gadeiriau olwyn, megis dewis cyfyngedig o fodelau fan trydan, argaeledd cyfyngedig y modelau hynny a'r angen am ddyluniadau newydd ar gyfer batris. a chydrrannau eraill.
- 2.97 Er gwaethaf yr heriau hyn, mae'r llywodraeth yn bwriadu gwneud cerbydau ZEV a'u buddion, gan gynnwys aer glanach a chostau gweithredu is, yn hygyrch i bawb, gan gynnwys pobl ag anableddau, ac mae am annog mwy o ddefnydd o gerbydau WAV di-allyriadau.
- 2.98 Rydym yn cynnig bod unrhyw gerbyd ZEV a drosir yn gerbyd WAV yn cael 0.5 credyd ychwanegol, y tu hwnt i'r 1 credyd y byddai SPV di-allyriadau eisoes yn ei dderbyn, i adlewyrchu'r gostyngiadau allyriadau a ddaw yn sgil hynny. Mewn achosion lle mae WAV yn gerbyd aml-gam, byddai'r credyd bonws hwn yn cael ei ddyfarnu yn y cynllun sy'n cyfateb i gategori cymeradwyaeth math y cerbyd sylfaenol.
- 2.99 Er mwyn ennill y credyd bonws hwn, rhaid nodi'r cerbyd fel cerbyd WAV ar y dystysgrif cydymffurfio. Bydd y credyd bonws hwn yn cael ei ddyfarnu i gynhyrchydd y cerbyd gwreiddiol (h.y., yr endid sy'n gyfrifol am y gymeradwyaeth math

gychwynnol cyn addasiadau), yn dilyn trosi'r cerbyd ZEV yn gerbyd WAV a chymeradwyaeth math terfynol. Gall gwneuthurwyr sy'n cael rhannddirymiaidau hefyd ennill credydau am gerbydau WAV di-allyriadau.

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

Taliadau am beidio â chydymffurfio â thargedau ZEV blynyddol

2.101 Gall gwneuthurwr sicrhau cydymffurfiaeth flynyddol (h.y., cwmpasu ei holl weithgarwch) drwy gyfuniad o lwfansau yn ystod y flwyddyn, lwfansau wedi'u bancio neu fenthycu, credydau a enillir am werthu cerbydau SPV neu ZEV di-allyriadau a werthir i glybiau ceir, a lwfansau a brynwyd drwy fasnachu. Os yw'r gwneuthurwr yn dal i fethu â chydymffurfio ar gyfer y cyfnod masnachu trwy'r holl ddulliau hynny, rhaid iddo wneud taliad i'r llywodraeth sy'n gymesur â swm y gweithgaredd nad yw'n cael ei gwmpasu gan lwfansau neu gredydau.

2.102 Mae mandadau ZEV eraill yn defnyddio dirwyon i sicrhau cydymffurfiaeth, er bod y manylion yn amrywio. Mae Tabl 5 yn rhestru'r cosbau sy'n gysylltiedig â diffyg cydymffurfio â mandadau ZEV yng Nghaliffornia (sydd hefyd yn cael eu defnyddio mewn 15 talaith arall yn yr Unol Daleithiau), taleithiau Columbia Brydeinig a Québec yng Nghanada, a Tsieina. O dan y rheoliadau presennol yng Nghaliffornia a thaleithiau Canada, mae diffyg credyd yn cronni dirwy o \$5,000 yn yr arian lleol; fodd bynnag, oherwydd gall pob cerbyd ZEV ennill hyd at 4 credyd, mae hyn yn cyfateb i \$20,000 fesul cerbyd ZEV heb ei werthu. Byddai rheoliad newydd California (sy'n dod i rym yn 2026) a'r rheoliad newydd arfaethedig yn Québec yn symleiddio'r system hon gyda dirwyon o \$20,000 fesul cerbyd ZEV coll. Yn nodedig, nid yw'r systemau yng Nghaliffornia a Chanada yn bodloni'r rhwymedigaeth gydymffurfio: ar ben y ddirwy, rhaid i'r gwneuthurwyr ennill credyd ychwanegol yn y flwyddyn ganlynol i adfer cydymffurfiaeth.

Tabl 5. Enghreifftiau rhyngwladol o gosbau am beidio â chydymffurfio â thargedau mandad ZEV

Awdurdodaeth	Cosb nodweddiadol fesul cerbyd ³³
California (rheoliad wedi'i ddiweddaru, 2026-2035)	USD \$20,000 (£16,526) fesul diffyg ZEV
Tsieina (system credyd deuol)	Dim cosb ariannol wedi'i nodi; ni fydd y llywodraeth yn rhoi cymeradwyaeth math i fodolau uwchlaw targedau CO ₂ os oes diffyg credyd parhaus
Québec	CAD \$20,000 (£12,141) (CAD \$5,000 y credyd, fel arfer 4 credyd fesul ZEV, gyda diffyg yn cario drosodd)
Columbia Brydeinig	CAD \$20,000 (£12,141) (CAD \$5,000 y credyd, fel arfer 4 credyd fesul ZEV) neu CAD \$22,000 (£13,358) i brynu credyd gan y llywodraeth

2.103 Dylid prisio taliadau o fewn y mandad ZEV i adlewyrchu o leiaf dri maen prawf: a) rhaid iddynt fod yn fwy na'r gost ychwanegol i gynhyrchu cerbyd ZEV o gymharu â cherbyd ICE confensiynol tebyg, er mwyn annog gwneuthurwyr i beidio â gwneud taliadau yn hytrach na chynhyrchu cerbydau ZEV; b) rhaid iddynt adlewyrchu pris yr allyriadau carbon gormodol a fyddai'n deillio o werthu cerbyd ICE yn hytrach na

³³ Trosiad i'r Bunt Brydeinig yn seiliedig ar gyfraddau cyfnewid cyfartalog y farchnad ar 28 Chwefror, 2023

cherbyd ZEV, yn unol â chanllawiau prisio carbon trawslywodraethol; a c) rhaid iddynt fod o leiaf cyn uchod â'r dirwyon cyfatebol am ddiffyg cydymffurfio mewn marchnadoedd eraill lle mae masnach fodurol sylweddol â'r DU.

2.104 Gan ystyried y tri maen prawf hyn ac arfer gorau rhyngwladol, rydym yn cynnig taliadau o £15,000 am bob gweithgaredd dros ben yn y cynllun ceir a £18,000 am bob gweithgaredd dros ben yn y cynllun faniau.

2.105 Fel enghraifft, tybiwch fod Gwneuthurwr X yn gwerthu 100,000 o geir yn 2025, gyda 12,000 ohonynt yn gerbydau ZEV cymwys. Dyfernir 72,000 o lwfansau iddynt ac maent yn dewis benthycu 14,000 o lwfansau ychwanegol o flynyddoedd i ddod. Yn yr enghraifft hon nid yw'r gwneuthurwr yn gwerthu unrhyw gerbydau SPV nac yn gwerthu unrhyw gerbydau ZEV i glybiau ceir. Mae'r gwneuthurwr yn dewis peidio â phrynu unrhyw lwfansau gan wneuthurwyr eraill trwy fasnachu. Felly, mae gan y gwneuthurwr weithgaredd gormodol o:

$$(100,000 - 12,000) - 72,000 - 14,000 = 2,000$$

A rhaid gwneud taliad o:

$$£15,000 \times 2,000 = £30,000,000.$$

2.106 Bydd y Llywodraeth yn cyhoeddi hysbysiad o ddiffyg cydymffurfio o fewn 1 mis i ddiwedd y cyfnod masnachu. Os yw'r gwneuthurwr yn credu bod gwall yn y cyfrifiad neu'r broses, gall gyflwyno apêl i dribiwnlys haen gyntaf.

2.107 Rhaid talu'r taliad i weinyddwr y cynllun i'w adneuo yn y gyllideb gyfunol o fewn 2 fis i'r hysbysiad o ddiffyg, neu i benderfyniad yr apêl os yw'n berthnasol. Os na thelir y taliad o fewn yr amserlen hon, bydd y cynllun yn galluogi'r llywodraeth i godi mesurau ychwanegol yn erbyn y gwneuthurwr a allai gynnwys, ond nad ydynt o reidrwydd yn gyfyngedig i, cyhoeddi cosbau.

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

3. Rheoleiddio allyriadau o gerbydau newydd nad ydynt yn rhai di-allyriadau

- 3.1 Y mandad ZEV fydd y prif sbardun i leihau'r defnydd o danwydd ffosil o geir a faniau newydd hyd at 2035. Fodd bynnag, mae'n bosibl y bydd llawer o geir a faniau petrol a diesel newydd yn dal i gael eu gwerthu yn y DU am flynyddoedd lawer. Mae'n bwysig felly sicrhau nad yw cynnydd mewn allyriadau CO₂ o'r fflyd confensiynol o betrol a diesel yn gorbwyso'r arbedion carbon o drosglwyddo i gerbydau ZEV.
- 3.2 I gyflawni hyn, bydd y ddeddfwriaeth hon yn creu safonau allyriadau CO₂ ar gyfer y rhan o'r fflyd ceir a faniau newydd nad yw'n gerbydau ZEV. Rhaid i bob wneuthurwr sy'n gwerthu ceir neu faniau newydd yn y Deyrnas Unedig sicrhau nad yw allyriadau CO₂ cyfartalog eu ceir a'u faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV yn fwy na throthwy penodedig bob blwyddyn.

Fframwaith cyfreithiol ar gyfer safon allyriadau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV

- 3.3 Mae'r cynlluniau masnachu allyriadau CO₂ ceir a faniau nad ydynt yn rhai ZEV yn gweithredu ochr yn ochr â, ac fel rhan o'r cynlluniau masnachu mandad ZEV priodol yn unol â gofynion Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008 (a ddatganolwyd yng Nghymru, yr Alban a Gogledd Iwerddon). Mae unrhyw wneuthurwr gwerthu ceir neu faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV yn y DU yn cymryd rhan yn y cynllun. Bydd cynlluniau ar wahân ar gyfer ceir a faniau; bydd y ddau gynllun yn cael eu gweinyddu ar wahân ac ni fyddant yn rhyngweithio. Er mwyn osgoi cymhlethdodau gormodol, bydd dwy elfen y cynllun yn adlewyrchu'n agos strwythur y drefn bresennol ar gyfer rheoleiddio allyriadau CO₂ o geir a faniau.
- 3.4 Y gweithgaredd a reoleiddir fydd yr allyriadau, a fesurir mewn gramau o CO₂ y km yn ôl y cylch WLTP, ar gyfer cerbydau newydd nad ydynt yn rhai ZEV (h.y. y cerbydau hynny nad ydynt yn bodloni'r manylebau technegol gofynnol a amlinellir uchod). Gellir cyfrif cyfanswm gweithgaredd cyfranogwr mewn blwyddyn fel swm y graddfeydd CO₂ ar gyfer pob cerbyd a werthir. Byddai arbedion o eco-geir cymeradwy a gofnodwyd ar y tystysgrifau cydymffurfio yn cael eu tynnu o gyfrifiad gweithgaredd y gwneuthurwr.
- 3.5 Mae'r elfen hon o'r cynllun yn cynnwys lwfansau ar gyfer allyriadau o gerbydau nad ydynt yn gerbydau ZEV. Bydd pob gwneuthurwr yn derbyn targed g CO₂ y km bob

Ymgynghoriad ar fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a rheoliad allyriadau CO₂ ar gyfer ceir a faniau newydd yn y DU

blwyddyn ar gyfer y cynllun ceir a faniau (a drafodir isod). Nifer y lwfansau CO₂ a ddyrennir i bob gwneuthurwr bob blwyddyn fydd:

Nifer y cerbydau nad ydynt yn rhai ZEV a werthir x targed g CO₂/km

- 3.6 Ar ddiwedd pob blwyddyn, rhaid i gyfranogwyr ildio digon o lwfansau i gwmpasu eu gweithgaredd. Mewn geiriau eraill:

Lwfansau $\geq$ Gweithgaredd.

- 3.7 Enghraifft: Tybiwch fod Gwneuthurwr X yn gwerthu 80,000 o geir nad ydynt yn geir ZEV yn 2024. Mae gan wneuthurwr X darged o 150 g CO₂/km. Felly dyrennir $80,000 \times 150 = 12,000,000$ o lwfansau iddynt ar gyfer 2024.

Tybiwch fod gwerthiannau ceir Gwneuthurwr X 2024 nad ydynt yn ZEV wedi'u rhannu'n gyfartal rhwng 2 fodel, un â graddfa o 125 g CO₂/km ac un â graddfa o 165 g CO₂/km. Felly, byddai gweithgaredd Gwneuthurwr X yn cael ei fesur fel:

$$40,000 \times 125 + 40,000 \times 165 = 11,600,000.$$

Ar ôl defnyddio 11,600,000 o lwfansau, byddai Gwneuthurwr X yn bodloni cydymffurfiaeth ar gyfer 2024 yn y cynllun ceir gyda 400,000 o lwfansau dros ben.

Pennu targed sylfaenol gwneuthurwr

- 3.8 Yn hytrach na gosod targedau blynyddol ar gyfer cerbydau newydd sy'n berthnasol i bob gwneuthurwr (yn amodol ar addasu pwysau), fel sy'n cael ei wneud yn y rheoliad presennol, bydd targedau allyriadau CO₂ yn y dyfodol yn cael eu pennu ar werthiannau presennol y gwneuthurwr o gerbydau nad ydynt yn ZEV.
- 3.9 Cynigiwn y byddai'r targedau sylfaenol ar gyfer 2024, sef blwyddyn gyntaf y fframwaith hwn, yn cael eu pennu yn unol ag allyriadau CO₂ ceir a faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV a werthwyd yn 2021. Yn benodol, dyma fyddai cyfartaledd yr allyriadau CO₂ (gan ddefnyddio cylch prawf WLTP a thynnu unrhyw arbedion CO₂ o arloesiadau eco cymeradwy) o'r holl geir neu faniau a werthwyd gan y gwneuthurwr hwnnw yn 2021, ac eithrio pob cerbyd a gafodd raddfa CO₂ WLTP o 0g. Bydd gan wneuthurwyr sy'n gwerthu ceir a faniau ym marchnad y DU dargedau ar wahân ar gyfer pob segment.
- 3.10 Os bydd gwneuthurwr yn methu â chyrraedd ei darged allyriadau CO₂ yn 2021 ac yn cronni cosb, yna ei darged sylfaenol CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV fydd ei darged yn 2021 (ar ôl cael gwared ar unrhyw gerbydau ZEV a werthir gan y gwneuthurwr hwnnw) yn hytrach na'u cyfartaledd gwirioneddol ar draws y fflyd.
- 3.11 Dewiswyd 2021 fel y flwyddyn fwyaf priodol i wasanaethu fel llinell sylfaen oherwydd ei bod yn cynrychioli'r cynnydd sylweddol diwethaf o ran llymder y rheoliad presennol, y mae'r fframwaith newydd hwn yn ceisio adeiladu arno. Er y gallai allyriadau ostwng i rai gwneuthurwyr yn 2022 a 2023, mae hyn yn cael ei yrru'n bennaf gan rymoedd y farchnad a strategaeth fusnes yn hytrach na pholisi. Yn ogystal, oherwydd na fydd data 2022 a 2023 ar gael yn llawn nac wedi'u cwblhau'n

derfynol erbyn i'r ddeddfwriaeth hon gael ei mabwysiadu, barnwyd eu bod yn anaddas i wasanaethu fel blwyddyn sylfaen.

3.12 Yn ystod y rheoliad, efallai y bydd diweddariadau i'r protocolau profi ac ardystio cerbydau a allai arwain at gerbyd yn cael graddfa allyriadau gwahanol o un flwyddyn i'r llall. Mewn achos o'r fath, byddem yn cynnig ailedrych ar y targedau sylfaenol gyda'r bwriad o barhau i adlewyrchu'r allyriadau cyfartalog o fflydoedd gwneuthurwr nad ydynt yn rhai ZEV yn 2021.

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

Taflwybrau safonol CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV

3.14 O dan y fframwaith rheoleiddio newydd, y prif amcan ar gyfer gwneuthurwyr fydd symud eu cynhyrchiad i gerbydau ZEV. Gan gydnabod bod gan wneuthurwyr gyllidebau ymchwil a datblygu cyfyngedig, nid yw'r fframwaith hwn yn ceisio annog buddsoddiad newydd i gynyddu'n sylweddol effeithlonrwydd y fflyd nad yw'n ZEV. Yn hytrach, mae'n ceisio sicrhau nad yw'r fflyd yn dod yn llai effeithlon dros amser, gyda'r risg y bydd hyn yn erydu'r buddion carbon o'r mandad ZEV.

3.15 Y cynnig sylfaenol felly yw bod allyriadau CO₂ cyfartalog pob gwneuthurwr o'u ceir a'u faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV yn aros yn wastad drwy gydol cyfnod y rheoliad (2024-2030 yn y cam hwn) o gymharu â'u targed sylfaenol. Rydym yn cyfeirio at hyn fel y 'senario gwastad.'

3.16 Yn wahanol i'r rheoliad presennol, ni fyddai'r targedau allyriadau CO₂ yn cael eu haddasu yn seiliedig ar newidiadau i bwysau cyfartalog cerbydau, ôl troed, neu gymysgedd powertrain.

3.17 Mae safonau CO₂ wedi llwyddo i leihau allyriadau cerbydau newydd yn y DU. Er bod llawer o wneuthurwyr wedi bodloni'r rheoliadau presennol trwy ddefnyddio cerbydau ZEV (sy'n cyfrif fel 0 g CO₂ y km o dan safonau presennol), mae'r allyriadau o gerbydau newydd nad ydynt yn ZEV hefyd wedi gostwng, oherwydd cyfrannau uwch o gerbydau hybrid a hybrid plygio i mewn a mwy o ddefnydd o dechnolegau effeithlonrwydd. Roedd yr allyriadau CO₂ cyfartalog o geir newydd nad ydynt yn rhai ZEV yn y DU 14% yn is yn 2021 nag yn 2019, a 9% yn is ar gyfer faniau newydd. Mae hyn yn awgrymu, hyd yn oed gyda thechnolegau presennol, fod digon o gyfle i wella effeithlonrwydd cerbydau peiriant tanio.

3.18 O ystyried hyn, rydym hefyd yn cynnwys senario amgen, a elwir yn 'senario tynhau', lle bydd y targed allyriadau CO₂ ar gyfer pob gwneuthurwr yn gostwng 2% bob blwyddyn ym mhob cyfnod masnachu hyd at 2030.

3.19 Ar gyngor y Pwyllgor Newid yn yr Hinsawdd, rydym wedi ystyried senario arall lle mae gwneuthurwyr yn cael eu hannog i wrthdroi'r cynnydd ym maint a phwysau eu fflydoedd cerbydau nad ydynt yn ZEV a welwyd dros y 2 ddegawd diwethaf. Mae'r duedd hon wedi arwain at gynnydd mewn allyriadau CO₂ er gwaethaf gwelliannau mewn technoleg effeithlonrwydd tanwydd a thwf mewn cerbydau hybrid. O dan y senario hon, byddai'n ofynnol i wneuthurwyr gynyddu'n raddol y gyfran o'u cerbydau

nad ydynt yn rhai ZEV mewn dosbarthiadau cerbydau ysgafnach yn ogystal â chynyddu'r effeithlonrwydd 2% yn flynyddol. Mae hyn yn arwain at welliant net o [2.4% yn flynyddol]. Cyfeirir at hyn fel y senario 'ysgafnhau'.

- 3.20 Enghraifft: Tybiwch mai allyriadau CO₂ cyfartalog ceir newydd nad ydynt yn rhai ZEV a werthwyd gan Gwneuthurwr X yn 2021 yw 150 g/km. Mae Tabl 6 yn nodi'r targedau CO₂ arfaethedig o 2024-2027 ar gyfer y senarios gwastad, tynhau ac ysgafnhau. Byddai'r patrymau hyn yn parhau trwy 2029.

Tabl 6. Targedau CO₂ ar gyfer blynyddoedd 2024-2027 o dan 3 senario arfaethedig ar gyfer gwneuthurwr damcaniaethol, sydd â chyfartaledd o 150 gCO₂/km ar gyfer ceir newydd a werthwyd yn 2021

Senario	2021	2024	2025	2026	2027
Gwastad	150	150	150	150	150
Tynhau	150	150	147.0	144.1	141.2
Ysgafnhau	150	150	142	140	139

- 3.21 Rydym yn cynnig dilyn y senario gwastad, gyda tharged allyriadau CO₂ pob gwneuthurwr yn aros yn gyson o 2024-2030 yn seiliedig ar eu perfformiad yn 2021.
- 3.22 **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 rhesymu.**

Cymhwysedd y safon allyriadau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV

- 3.23 Mae'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV wedi'i chynllunio i fod yn berthnasol i geir newydd (cerbydau M1) a faniau (cerbydau N1) a werthir yn y DU o 2024 ymlaen. Byddai'r holl gerbydau o fewn y categorïau hyn nad ydynt yn bodloni'r gofynion sylfaenol ar gyfer ZEV a nodir ym mharagraffau 2.59-2.71 yn cael eu cynnwys yn y gweithgaredd.

Rhanddirymadau

- 3.24 Fel y trafodwyd yn flaenorol, mae'r gwneuthurwyr cerbydau lleiaf, y rhai sy'n gwerthu llai na 1,000 o geir neu faniau bob blwyddyn, yn gyfrifol am gyfran fach iawn o'r farchnad cerbydau newydd yn gyffredinol, ac yn gyffredinol maent yn cynhyrchu dim ond un neu ychydig o fodelau ar gyfer marchnadoedd arbenigol. Ar hyn o bryd mae'r gwneuthurwyr hyn wedi'u heithrio rhag targedau o dan safon allyriadau CO₂ y DU.
- 3.25 Rydym yn cynnig bod y gwneuthurwyr maint micro (MVMs) hyn hefyd yn cael rhanddirymiad o'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV (yn ogystal â'r mandad ZEV, fel y disgrifir uchod). Ni fyddai MVM yn cymryd rhan yn y masnachu hwn ac felly ni fyddent yn wynebu targed cyfartalog CO₂ gorfodol tan ddiwedd 2030. Byddai'r rhanddirymiad hwn yn cael ei gymhwyso'n awtomatig gan weinyddwr y cynllun bob blwyddyn.
- 3.26 O dan y cynnig canolog, ni fydd y safon allyriadau CO₂ yn gofyn am welliannau o un flwyddyn i'r llall, dim ond i sicrhau nad yw eu cerbydau newydd nad ydynt yn ZEV yn

llygru mwy dros amser. Felly, rydym yn cynnig bod yr holl wneuthurwyr sy'n gwerthu o leiaf 1,000 o geir neu faniau newydd y flwyddyn (ar wahân ar gyfer pob cynllun) yn cael eu cynnwys o dan y cynllun CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV a bod yr un gofyniad arnynt, o gymharu ag allyriadau cyfartalog eu cerbydau newydd eu hunain yn 2021. Byddai hyn yn dileu'r rhanddirymiaid niferoedd bach ac arbenigol sy'n bodoli ar hyn o bryd o fewn y safonau allyriadau CO₂.

3.27 Cwestiwn 16: A yw'r cynnig ar gyfer rhanddirymiaid 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?

Eithriadau

- 3.28 Rydym yn cynnig bod dosbarthiadau cerbydau sydd wedi'u heithrio o dan y rheoliadau allyriadau CO₂ presennol yn y DU yn parhau i fod wedi'u heithrio o dan y system newydd hon. Mae hyn yn cynnwys pob categori o gerbydau SPV, gan gynnwys cerbydau a droswyd yn rhai WAV.
- 3.29 Yn yr un modd â'r mandad ZEV, rydym yn cynnig cynnwys cerbydau a gymeradwyir drwy bob llwybr cymeradwyo math, gan gynnwys cymeradwyaeth math unigol (IVA) a chymeradwyaeth math cyfresi bach cenedlaethol (NSS), ar yr amod nad ydynt yn gerbydau SPV. Er bod y cerbydau hyn wedi'u heithrio o'r safon CO₂ bresennol, oherwydd bod y fframwaith newydd hwn yn gofyn am gynnal perfformiad effeithlonrwydd yn unig yn hytrach na gwneud gwelliannau ychwanegol, credwn y gall cerbydau sy'n defnyddio'r llwybrau cymeradwyo arbenigol hyn fodloni'r un safon.
- 3.30 Bydd cyfrifo targed sylfaenol 2021 yn dilyn yr un set o eithriadau: bydd cerbydau SPV yn cael eu heithrio, ond bydd cerbydau sy'n defnyddio llwybrau'r IVA a'r NSS (ac nad ydynt yn gerbydau SPV) yn cael eu cynnwys.
- 3.31 Cwestiwn 17: Beth yw eich barn am y categorïau arfaethedig ar gyfer eithriadau o'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV?**

Cerbydau aml-gam

- 3.32 Mae rhai cerbydau'n cael eu haddasu'n sylweddol ar ôl eu cynhyrchu'n wreiddiol ac yn cael cymeradwyaeth math ar gamau gwahanol; gelwir y rhain yn gerbydau aml-gam. Rydym yn cynnig cadw'r driniaeth hon o dan y safonau allyriadau CO₂ presennol.
- 3.33 Bydd 'monitro allyriadau' ar gyfer y cerbyd sylfaenol a adroddwyd gan y gwneuthurwr gwreiddiol yn cael ei gymhwyso i gyfrifo gweithgaredd allyriadau CO₂. Rhaid i wneuthurwyr olrhain allyriadau CO₂ monitro'r cerbydau terfynol yn unol â'r fethodoleg a ddisgrifir yn y safonau presennol i sicrhau bod amrywiadau yn aros o fewn paramedrau derbyniol yn seiliedig ar fàs y cerbyd, ei wrthiant rholio a'i arwynebedd blaen.³⁴

³⁴ Mae rheoliadau gwreiddiol yr UE ar gyfer allyriadau cerbydau aml-gam, sydd wedi'u cadw o dan gyfraith y DU, i'w gweld yma: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02019R0631-20201119&from=EN>

Rhannu

- 3.34 O dan y rheoliadau allyriadau CO₂ presennol, gall gwneuthurwyr ddewis ffurfio pwll gydag unrhyw wneuthurwr arall a gweithio tuag at dargedau allyriadau CO₂ fel grŵp. Mae hyn yn galluogi gwneuthurwr sy'n gor-gyflawni i ddigolledu gwneuthurwr arall am ei danberfformiad.
- 3.35 Gan fod y safon newydd ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV yn cynnwys masnachu agored ymhlith gwneuthurwyr, nid oes angen creu pyllau agored mwyach a byddai'n ddyblyg. Felly, rydym yn cynnig cyfyngu creu pyllau i wneuthurwyr o fewn yr un grŵp mwy o endidau cysylltiedig, gan ddilyn y rhesymeg a ddisgrifir ar gyfer y mandad ZEV ym mharagraff 2.37.
- 3.36 Rhaid i wneuthurwyr sy'n ffurfio pwll mandad ZEV hefyd gymryd rhan fel pwll ar gyfer y safon allyriadau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV. Mae hyn yn angenrheidiol ar gyfer trosglwyddo lwfansau o'r mandad ZEV i'r safon CO₂ ac i'r gwrthwyneb, a ddisgrifir gan ddechrau yn adran 3.54.
- 3.37 Byddai targed y pwll yn cael ei osod yn unol â chyfartaledd targedau sylfaenol pob aelod, wedi'i bwysoli yn ôl gwerthiannau cerbydau nad ydynt yn ZEV yn 2021 yn y DU gan bob gwneuthurwr.
- 3.38 Enghraifft: Enghraifft: Mae Gwneuthurwr A a Gwneuthurwr B yn rhan o'r un endid cysylltiedig³⁵ ac yn dymuno ffurfio pwll yn y cynlluniau masnachu ar gyfer y mandad ZEV a CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV. Gwerthodd Gwneuthurwr A 100,000 o geir nad ydynt yn ZEV yn 2021 yn y DU a oedd ag allyriadau CO₂ cyfartalog o 140 g/km. Gwerthodd Gwneuthurwr B 50,000 o geir nad ydynt yn ZEV yn 2021 yn y DU a oedd ag allyriadau CO₂ cyfartalog o 170 g/km. Y targed sylfaenol ar gyfer CO₂ ceir nad ydynt yn ZEV ar gyfer y pwll hwn fyddai:

$$\frac{100,000 * 140 + 50,000 * 170}{100,000 + 50,000} = 150 \text{ g/km}$$

- 3.39 **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?**

Targedau ar gyfer gwneuthurwyr sy'n ymuno â marchnad y DU

- 3.40 Cynigiwn fod targedau allyriadau CO₂ cyfartalog yn cael eu pennu mewn perthynas â gwerthiannau gwneuthurwr yn 2021. Fodd bynnag, nid yw'r fethodoleg hon yn cwmpasu unrhyw wneuthurwyr newydd sy'n ceisio ymuno â marchnad y DU na wnaethant werthu ceir neu faniau (nad ydynt yn rhai ZEV) ym marchnad y DU yn 2021.
- 3.41 Rydym yn cynnig bod gwneuthurwr sy'n dechrau gwerthu ceir neu faniau yn y DU yn ystod y cyfnod rhwng 2024 a 2029 yn cael targed (a ddefnyddir i bennu dyraniad

³⁵ Diffinnir Endidau Cysylltiedig gan a. 993-994 o Ddeddf Treth Incwm 2007 ac a. 1122-1123 o Ddeddf Treth Gorfforaeth 2010.

lwfansau) sy'n hafal i gyfartaledd gwerthiant ceir neu faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV (ar gyfer y cynlluniau priodol) yn y flwyddyn flaenorol.

- 3.42 Er enghraifft, os bydd Gwneuthurwr A yn dechrau gwerthu ceir yn y DU yn 2025, a bod allyriadau CO₂ cyfartalog yr holl geir newydd nad ydynt yn ZEV a werthwyd yn y DU yn 2024 yn 135 g/km, bydd Gwneuthurwr A yn cael lwfansau ar gyfer 135 g CO₂/km ar gyfer eu ceir newydd nad ydynt yn rhai ZEV.
- 3.43 Os bydd gwneuthurwr yn gwerthu cerbydau ZEV yn unig ym marchnad y DU yn 2021 (h.y., mae ganddo gyfartaledd o 0 g CO₂/km ar draws y fflyd) ac yn dymuno dechrau gwerthu cerbydau nad ydynt yn rhai ZEV yn 2024 neu flwyddyn ddiweddarach, byddai ei darged CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV yn cael ei bennu yn yr un modd.
- 3.44 Os bydd gwneuthurwr newydd yn cael ei ffurfio trwy gyfuno nifer o wneuthurwyr presennol a oedd yn gwerthu ceir yn y DU yn 2021, yna targed y gwneuthurwr newydd fydd cyfartaledd pwysol y gwneuthurwyr presennol cyfansoddol. Er enghraifft, tybiwch bod Gwneuthurwr Z yn cael ei greu yn 2025 trwy uno Gwneuthurwr X a Gwneuthurwr Y. Yn 2021, gwerthodd Gwneuthurwr X 50,000 o geir nad ydynt yn ZEV gyda chyfartaledd o 150 g CO₂/km a gwerthodd Gwneuthurwr Y 25,000 o geir nad ydynt yn ZEV gyda chyfartaledd o 165 gCO₂/km. Byddai Gwneuthurwr Z yn derbyn targed o:

$$\frac{50,000 * 150 + 25,000 * 165}{75,000} = 155 \text{ g/km}$$

- 3.45 **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?**

Masnachu

- 3.46 Gall gwneuthurwyr fasnachu lwfansau ar gyfer allyriadau CO₂ o'r fflyd nad ydynt yn ZEV. Nid oes amodau ar y pris y gellir gwerthu lwfansau amdano; gellir eu masnachu am ddim neu am unrhyw swm o arian. Dim ond cyfranogwyr yn y cynllun all brynu neu werthu lwfansau.
- 3.47 Rhaid i wneuthurwyr hysbysu gweinyddwr y cynllun am y masnachu a gynhaliwyd ganddynt. Rhaid i'r hysbysiad hwn gynnwys nifer y lwfansau a brynwyd a'r pris a dalwyd fesul lwfans. Ar ôl i'r cyfnod masnachu ddod i ben, bydd gweinyddwr y cynllun yn cyhoeddi gwybodaeth am nifer net y lwfansau y mae pob cyfranogwr wedi'u hychwanegu neu eu colli yn y cyfnod masnachu, ond nid y symiau a dalwyd na nifer y lwfansau sydd wedi'u cynnwys mewn masnachu penodol.

Trosglwyddo lwfansau'r mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) i gynllun CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV

- 3.48 Blaenoriaeth y fframwaith rheoleiddio hwn yw annog trosglwyddiad cyflym i gerbydau ZEV. Felly, rydym yn cynnig y gall gwneuthurwyr sy'n gwerthu cerbydau ZEV uwchlaw'r targedau gofynnol ddefnyddio hynny i leihau llymder eu safon targedau allyriadau CO₂, a thrwy hynny eu cymell i werthu mwy o gerbydau ZEV yn gynharach.

- 3.49 Er mwyn galluogi hyn, rhaid i wneuthurwr fod yn gyfranogwr yn y mandad ZEV a'r safon allyriadau CO₂. Ar ôl i gyfnod masnachu ddod i ben, gellir trosi lwfansau a enillwyd o dan y mandad ZEV i fod yn lwfansau yn y safon CO₂. Dim ond i lwfansau yn y cynllun CO₂ ceir y gellir trosi lwfansau yn y cynllun ZEV ceir, a dim ond i lwfansau yn y cynllun CO₂ faniau y gellir trosi lwfansau yn y cynllun ZEV faniau. Gellir trosi lwfansau ZEVM a gafwyd trwy fasnachu hefyd yn lwfansau yn y safon CO₂.
- 3.50 Ni chaiff gwneuthurwyr drosi lwfansau ZEVM a enillwyd o dan y cynlluniau ZEV ceir neu faniau oni bai eu bod wedi cydymffurfio â'r cynllun ZEV hwnnw o fewn y flwyddyn honno gan ddefnyddio lwfansau yn ystod y flwyddyn, lwfansau wedi'u bancio a chredydau. Ni chaiff gwneuthurwr drosi lwfansau y mandad ZEV o un cyfnod masnachu tra hefyd yn benthyca lwfansau o gyfnod masnachu yn y dyfodol i fodloni cydymffurfiaid ar gyfer yr un cyfnod masnachu hwnnw.
- 3.51 Rydym yn cynnig bod y gyfradd trosi yn adlewyrchu allyriadau CO₂ cyfartalog ceir a faniau newydd nad ydynt yn rhai ZEV (yn y cynlluniau priodol), yn ôl cylch WLTP, yn 2021. Er enghraifft, pe bai gan bob car newydd nad yw'n gar ZEV a werthwyd yn y DU yn 2021 allyriadau CO₂ cyfartalog o [135 g/km], yna gallai lwfans ZEVM a enillwyd yn 2024 gael ei gyfnewid am lwfansau ar gyfer [135 gCO₂/km] o'u ceir newydd nad ydynt yn rhai ZEV a werthwyd yn 2024.
- 3.52 Enghraifft: Tybiwch fod Gwneuthurwr X yn gwerthu 100,000 o geir yn 2026, blwyddyn lle mae targed y mandad ZEV yn 33%, ac felly'n derbyn 67,000 o lwfansau ZEVM. Maent yn gwerthu 35,000 o gerbydau ZEV; ar ôl defnyddio 65,000 o lwfansau yn ystod y flwyddyn, mae gan Gwneuthurwr X 2,000 o lwfansau ZEVM yn fwy nag sy'n angenrheidiol ar gyfer cydymffurfiaeth sylfaenol â'r mandad ZEV.

Tybiwch hefyd fod gan Gwneuthurwr X darged CO₂ ceir nad ydynt yn ZEV o 150 g/km; maent yn derbyn $150 \times 65,000 = 9,750,000$ o lwfansau CO₂ o dan y cynllun hwn. Tybiwch fod eu cynhyrchiad wedi'i rannu rhwng 2 fodel: graddiwyd 30% o'u ceir yn 140 g/km, a graddiwyd y 70% sy'n weddill yn 160 g/km. Mae eu gweithgaredd yn cael ei fesur fel a ganlyn:

$$65,000 * (30\% * 140 + 70\% * 160) = 10,010,000$$

Mae hyn yn gadael bwlch cydymffurfio o 260,000 o unedau.

Gall Gwneuthurwr X ddewis trosi 1,926 o'i lwfansau ZEVM gormodol i lwfansau CO₂ cerbydau nad ydynt yn rhai ZEV ar gyfradd o 135 o lwfansau CO₂ fesul pob ZEVM. Mae hyn yn cynhyrchu 260,010 o lwfansau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV, gan wrthbwysu'r diffyg yn llawn. Mae Gwneuthurwr X yn gorffen y cyfnod masnachu gyda 10 lwfans CO₂ ychwanegol a 74 lwfans ZEV ychwanegol.

- 3.53 **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?**

Trosglwyddo lwfansau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV i'r mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV)

- 3.54 O dan y drefn safonol bresennol ar gyfer CO₂, mae gwneuthurwyr wedi cyrraedd targedau trwy gymysgedd o strategaethau. Er bod rhai gwneuthurwyr wedi cynhyrchu cyfran sylweddol o gerbydau ZEV, mae eraill wedi buddsoddi mewn gwelliannau mewn effeithlonrwydd ICE, cerbydau hybrid a cherbydau hybrid plygio i mewn fel ffordd o gyrraedd targedau CO₂. Oherwydd natur aml-flwyddyn cylchoedd cynllunio cynnyrch gwneuthurwyr cerbydau, efallai y bydd rhai o'r strategaethau hyn yn arwain at welliannau ychwanegol mewn effeithlonrwydd cerbydau nad ydynt yn ZEV yn y blynyddoedd i ddod.
- 3.55 I gydnabod y strategaethau hyn a'r arbedion carbon posibl y gallai'r buddsoddiadau hyn eu sicrhau, rydym yn cynnig cyflwyno hyblygrwydd cyfyngedig i gyfrif gwelliannau parhaus mewn allyriadau cerbydau nad ydynt yn ZEV tuag at dargedau'r mandad ZEV. Dim ond yn ystod tair blynedd gyntaf y fframwaith rheoleiddio hwn y byddai'r hyblygrwydd hwn yn cael ei gynnig: 2024, 2025 a 2026.
- 3.56 Yn y blynyddoedd hyn, gall gwneuthurwyr y mae eu hallyriadau cyfartalog o geir neu faniau CO₂ newydd nad ydynt yn ZEV yn is na'u targed drosi lwfansau na ddefnyddiwyd yn y safon CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV yn gredydau yn y cynllun mandad ZEV. Y gyfradd trosi arfaethedig yw [167] lwfansau CO₂ nad ydynt yn ZEV fesul 1 credyd mandad ZEV yn y cynllun ceir a [216] lwfansau CO₂ nad ydynt yn ZEV fesul 1 credyd mandad ZEV yn y cynllun faniau. Mae'r cyfraddau cyfnewid hyn yn seiliedig ar y gwahaniaeth byd go iawn mewn allyriadau CO₂ o gar neu fan nad yw'n ZEV ar gyfartaledd (sy'n bodloni'r meini prawf uchod) yn y DU o gymharu â cherbyd ZEV.
- 3.57 Dim ond lwfansau sy'n is na'r trothwyon a amlinellir uchod neu darged CO₂ y gwneuthurwr ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV y caiff gwneuthurwr eu trosglwyddo, p'un bynnag sydd isaf.
- 3.58 Ni chaiff nifer y credydau y gellir eu cynhyrchu drwy'r ddarpariaeth hon fod yn fwy na 25% o'r targed ZEV mewn unrhyw flwyddyn berthnasol, ar gyfer y cynlluniau ceir a faniau ar wahân. Er enghraifft, ar gyfer cynllun ceir, gall gwneuthurwr ennill credydau sy'n cyfateb i 5.5% o werthiant ceir gwneuthurwr yn 2024, 7% yn 2025, ac 8.25% yn 2026.
- 3.59 **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)?**

Taliadau am beidio â chydymffurfio â safon CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV

- 3.60 Rhaid i wneuthurwyr nad ydynt yn bodloni targedau blynyddol ar gyfer safonau allyriadau CO₂ cyfartalog eu cynlluniau ceir neu faniau nad ydynt yn rhai ZEV, ac nad ydynt yn prynu lwfansau gan wneuthurwyr eraill i wneud iawn am unrhyw ddiffyg, wneud taliad. Cynigir i daliadau fod yr un fath ag o dan y rheoliad CO₂ presennol. Mae hynny'n £86 y gram (neu ffracsiwn o gram) o CO₂ uwchlaw targed y gwneuthurwr wedi'i luosi â nifer y ceir neu faniau nad ydynt yn rhai ZEV a werthwyd.

3.61 Er enghraifft, tybiwch fod Gwneuthurwr X yn gwerthu 50,000 o geir nad ydynt yn rhai ZEV mewn blwyddyn a bod ganddo darged o 150 g CO₂/km, ond bod y ceir nad ydynt yn rhai ZEV a werthir gan y gwneuthurwr hwnnw yn 152 gCO₂/km ar gyfartaledd. Yn yr achos hwnnw, os na fydd y gwneuthurwr yn defnyddio lwfansau ZEV dros ben nac yn masnachu ar gyfer lwfansau CO₂ ychwanegol i gydymffurfio, byddent yn wynebu taliad o:

$$2 \text{ gCO}_2/\text{km} * £86/\text{gCO}_2/\text{km} * 50,000 \text{ o geir nad ydynt yn ZEV} = £8,600,000.$$

3.62 Bydd gweinyddwr y cynllun yn cyhoeddi hysbysiad o ddiffyg cydymffurfio o fewn 1 mis i ddiwedd y cyfnod masnachu. Os yw'r gwneuthurwr yn credu bod gwall yn y cyfrifiad neu'r broses, gall gyflwyno apêl i dribiwnlys haen gyntaf.

3.63 Rhaid talu'r taliad i weinyddwr y cynllun i'w adneuo yn y gyllideb gyfunol o fewn 2 fis i'r hysbysiad o ddiffyg, neu i benderfyniad yr apêl os yw'n berthnasol.

3.64 Os na thelir y taliad o fewn yr amserlen hon, bydd y cynllun yn galluogi'r llywodraeth i godi mesurau ychwanegol yn erbyn y gwneuthurwr a allai gynnwys, ond nad ydynt o reidrwydd yn gyfyngedig i, cyflwyno cosbau.

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

4. Amserlenni a phrosesau adrodd ar gyfer y fframwaith rheoleiddio newydd

- 4.1 Er mwyn lleihau'r baich gweinyddol ar y llywodraeth ac ar ddiwydiant, mae'r fframwaith yn anelu at fanteisio ar nodweddion cyffredin ar draws elfennau'r cynllun o ran gofynion adrodd. Mae'r adran hon yn rhoi crynodeb o gyfrifoldebau'r gwneuthurwyr a'r llywodraeth o dan y cynllun.

Data i'w gyflwyno

- 4.2 Mae'r data i'w adrodd ar lefel cerbyd a gwneuthurwr yn debyg i'r data sy'n ofynnol ar hyn o bryd o dan y rheoliadau allyriadau CO₂. Rhaid i holl fanylebau cerbydau fod yn unol â safonau WLTP. Rhaid i wneuthurwyr hefyd gynnwys gwybodaeth am y polisi gwarant a ddarperir ar gyfer pob model ZEV a gynigir i sicrhau cydymffurfiaeth â'r manylebau gofynnol fel y trafodwyd uchod.
- 4.3 Rhaid i glybiau ceir y gwerthir cerbydau ZEV sy'n derbyn credydau bonws iddynt gyflwyno (yn uniongyrchol neu drwy'r gwneuthurwr perthnasol sy'n gwerthu'r cerbydau ZEV) restr o'r cerbydau ZEV yn y fflyd a'r pellter a yrrir a nifer y teithiau ar gyfer pob ZEV sydd wedi digwydd yn ystod y flwyddyn ddiwethaf. Bydd manylion ychwanegol am y broses ar gyfer nodi clybiau ceir cymwys yn cael eu rhyddhau maes o law.

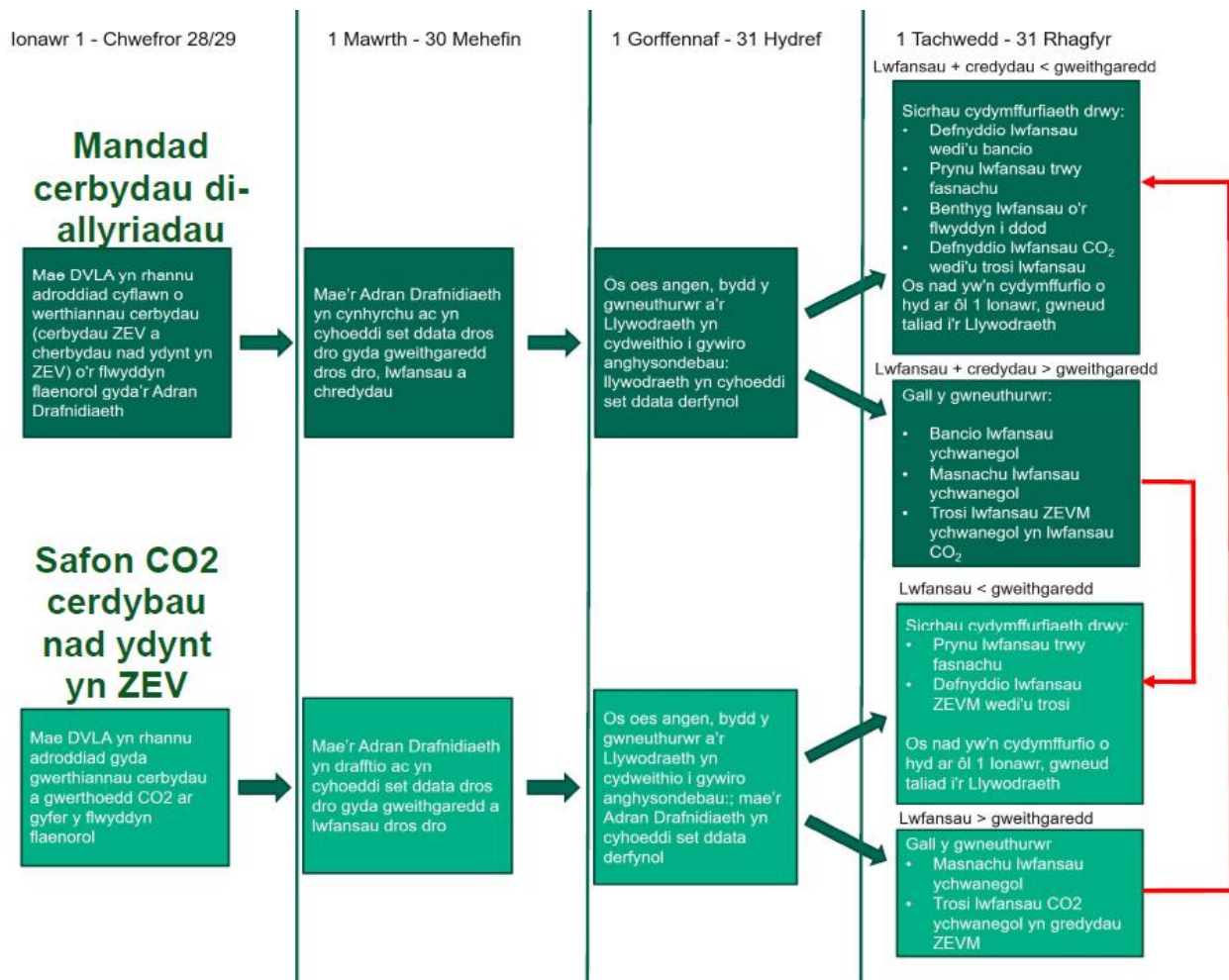
Amserlen ar gyfer adrodd a chydymffurfio blynyddol

- 4.4 Byddai'r broses ar gyfer pob cynllun yn dilyn amserlen reolaidd yn cychwyn ar ddechrau pob blwyddyn galendr o 2024 ymlaen.
- 4.5 1 Ionawr – 31 Rhagfyr, blwyddyn n: gwneuthurwyr yn adrodd data ar gyfer pob cerbyd newydd a gofrestrwyd yn y DU i'r DVLA fel rhan o'r broses gofrestru cerbydau safonol.
- 4.6 1 Ionawr – 28/29 Chwefror, blwyddyn n+1: Bydd y DVLA yn anfon set ddata sy'n cynnwys cofrestriadau'r DU o flwyddyn n at weinyddwr y cynllun, a bydd gwneuthurwyr yn ategu'r wybodaeth hon â darnau eraill o wybodaeth dethol. Gall hyn gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i: a yw'r cerbyd yn SPV a'i categori; a gafodd y

cerbyd ei werthu i glwb ceir neu i'w ddefnyddio fel ZEV; ac unrhyw wybodaeth am adeiladau aml-gam.

- 4.7 1 Mawrth – 30 Mehefin, blwyddyn $n+1$: bydd gweinyddwr y cynllun yn dadansoddi'r data a gyflwynwyd gan wneuthurwyr i gynhyrchu set ddata dros dro, a fydd yn cynnwys (ar gyfer pob gwneuthurwr) y targed a lwfansau ZEV dros dro, credydau ZEV dros dro a enillwyd, a tharged a lwfansau CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV dros dro. Bydd y llywodraeth yn cwblhau'r set ddata hon erbyn 30 Mehefin. Bydd set ddata dros dro o'r holl gerbydau perthnasol sydd ar gael, gyda pheth gwybodaeth wedi'i hepgor, ar gael i'r cyhoedd. Os yw gwneuthurwr yn bwriadu gwneud cais am randdirymiad MVM neu bwl caeedig rhaid iddo wneud hynny 30 Ebrill.
- 4.8 1 Gorffennaf – 30 Medi, blwyddyn $n+1$: os bydd gwneuthurwyr yn sylwi ar wallau yn y set ddata dros dro, gallant gysylltu â'r Adran a chyflwyno gwybodaeth i gywiro'r anghysondebau yn ystod y cyfnod hwn. Bydd yr Adran yn gweithio gyda gwneuthurwyr i bennu'r niferoedd terfynol a bydd yn cyhoeddi set ddata derfynol ddiwedd mis Hydref.
- 4.9 Erbyn 31 Hydref, blwyddyn $n+1$: bydd gweinyddwr y cynllun yn cyhoeddi set ddata 'derfynol', yn nodi targedau a lwfansau cerbydau ZEV a cherbydau nad ydynt yn ZEV ar gyfer pob gwneuthurwr cyn i unrhyw fasnachu ddigwydd. Bydd set ddata o'r holl gerbydau perthnasol sydd ar gael, gyda pheth gwybodaeth wedi'i hepgor, ar gael i'r cyhoedd.
- 4.10 1 Tachwedd – 31 Rhagfyr, blwyddyn $n+1$: gall gwneuthurwyr fasnachu lwfansau ZEVM a lwfansau CO₂. Yn ystod y cyfnod hwn, rhaid i wneuthurwyr roi gwybod i weinyddwr y cynllun am unrhyw fasnachau y buont yn cymryd rhan ynddynt (gan gynnwys nifer y lwfansau a brynwyd neu a werthwyd, cyfranogwyr yn y fasnach a'r pris a dalwyd fesul lwfans), a ydynt yn dymuno trosi unrhyw lwfansau ZEVM gormodol yn lwfansau CO₂, p'un ai maent yn dymuno trosi unrhyw lwfansau CO₂ gormodol yn gredydau ZEVM ac a ydynt yn dymuno benthyca unrhyw lwfansau ZEVM o flynyddoedd i ddod.
- 4.11 1 Ionawr – 28/29 Chwefror, blwyddyn $n+2$: os yw gwneuthurwr yn parhau i fethu cydymffurfio ar gyfer blwyddyn n , rhaid iddo wneud taliad fel y disgrifir uchod, neu gyflwyno apêl.
- 4.12 Mae Ffigur 10 yn dangos amserlen y broses a'r gofynion ar gyfer y mandad ZEV (gwyRDD tywyll) a safonau CO₂ (gwyRDD golau) yn flynyddol. Gall gwneuthurwyr gyflwyno un adroddiad sy'n cynnwys gwybodaeth am yr holl gynlluniau y maent yn cymryd rhan ynddynt, ar yr amod bod yr holl wybodaeth berthnasol wedi'i chynnwys. Mae'r saethau coch ar y dde yn dangos y trosglwyddiad lwfans dwy ffordd o'r mandad ZEV i'r cynllun CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV ac i'r gwrthwyneb.

Ymgynghoriad ar fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a rheoliad allyriadau CO₂ ar gyfer ceir a faniau newydd yn y DU



Ffigur 10. Ttempl arfaethedig ar gyfer amserlen ar gyfer adrodd a chydymffurfio â'r fframwaith rheoleiddio newydd.

4.13 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?

Adolygu'r rheoliad

4.14 Mae'r farchnad ZEV wedi dangos twf cyson dros y degawd diwethaf, sy'n dangos bod modd cyflawni'r targedau arfaethedig. Fodd bynnag, mae digwyddiadau byd-eang diweddar yn dangos sut y gall digwyddiadau allanol anrhagweladwy effeithio ar y newid i gerbydau ZEV, megis COVID-19, goresgyniad Rwsia yn yr Wcrain a phrinder lled-ddargludyddion.

4.15 Gan gydnabod natur anrhagweladwy'r farchnad fyd-eang, rydym yn cynnig parhau i adolygu'r rheoliad er mwyn galluogi addasiadau fel y bo'n briodol a defnyddio llwybrau adrodd sefydledig i sicrhau bod gwybodaeth am ei effeithiolrwydd ar gael i'r cyhoedd.

4.16 Gellir diwygio'r rheoliad mewn ffyrdd eraill i adlewyrchu amodau newidiol y farchnad. Gallai hyn gynnwys diwygio llymder targedau, newid y manylebau technegol gofynnol, addasu'r darpariaethau ar gyfer credydau ychwanegol ar gyfer clybiau ceir

Ymgynghoriad ar fandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a rheoliad allyriadau CO₂ ar gyfer ceir a faniau newydd yn y DU

neu gerbydau WAV, neu ddod â chategorïau ychwanegol o gerbydau SPV i gwmpas y mandad ZEV a safon allyriadau CO₂.

- 4.17 Bydd y Llywodraeth yn cyhoeddi ymgynghoriad ac yn ceisio adborth gan randdeiliaid cyn gwneud unrhyw addasiadau sylweddol i'r rheoliadau hyn.
- 4.18 Yn ogystal, rydym yn cydnabod bod posibilrwydd annhebygol o amgylchiadau digynsail lle mae diffyg cydymffurfio y tu hwnt i reolaeth gwneuthurwyr. Ar gyfer achosion o'r fath, gall y llywodraeth arfer ei disgresiwn wrth gymryd camau gorfodi neu ddiwygio deddfwriaeth i leihau neu ddatgymhwyso darpariaethau talu o dan y set gyfyng hon o amgylchiadau. Gall hyn fod yn berthnasol i'r mandad ZEV, y safon CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV neu'r ddau yn dibynnu ar natur yr amgylchiadau arbennig.
- 4.19 **Cwestiwn 24: A ydych yn cefnogi neu'n gwrthwynebu'r cynnig i barhau i adolygu'r rheoliad?**
- 4.20 Mae'r llywodraeth yn deall na fydd y newid i gerbydau ZEV yn digwydd yn yr un modd ar draws y DU gyfan, gyda thechnoleg, anghenion trafnidiaeth defnyddwyr a pholisi lleol yn chwarae rhan o ran pa mor gyflym y mae gwahanol ranbarthau'n trosglwyddo i gerbydau ZEV. Gall ardaloedd anghysbell a gwledig, yn enwedig yn ein cymunedau ar ynysoedd, wynebu heriau unigryw ac mae Llywodraeth y DU a'r Gweinyddiaethau Datganoledig wedi ymrwymo i gefnogi'r cymunedau hyn drwy gydol y cyfnod pontio.
- 4.21 **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?**

Beth fydd yn digwydd nesaf?

Bydd crynodeb o'r ymatebion, gan gynnwys y camau nesaf, yn cael ei gyhoeddi o fewn tri mis i'r ymgynghoriad ddod i ben gan 24 Awst. Bydd copïau papur ar gael ar gais.

Os oes gennych unrhyw gwestiynau ynglŷn â'r ymgynghoriad hwn, cysylltwch â:

Tîm Rheoliadau Cerbydau Di-allyriadau

Y Llawr Cyntaf

Yr Adran Drafnidiaeth

33 Horseferry Road

Llundain

SW1P 4DR

zevmandate@dft.gov.uk

Atodiad A: Rhestr lawn o gwestiynau'r ymgynghoriad

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.

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.

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?

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?

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 ZEV?

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.

Cwestiwn 7: Beth yw eich barn ar y gofynion sylfaenol arfaethedig ar gyfer cerbydau ZEV (allyriadau, amrediad lleiaf a gwarant)?

Cwestiwn 8: A oes gofynion sylfaenol ychwanegol y dylid eu hychwanegu at y rheoliad (yn y flwyddyn gyntaf neu yn ddiweddarach)? Rhowch eich rhesymeg.

Cwestiwn 9: A ydych yn cytuno 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 rhesymu.

Cwestiwn 10: A yw'r mecanwaith cymell arfaethedig yn ffordd briodol a buddiol o gefnogi datblygiad cerbydau WAV di-allyriadau?

Cwestiwn 11: Beth yw eich barn am y lefelau taliadau arfaethedig yn y mandad ZEV?

Cwestiwn 12: Beth yw eich barn am y fethodoleg arfaethedig i osod targedau allyriadau CO₂ sylfaenol ar gyfer gwneuthurwyr?

Cwestiwn 13: A ydych chi'n cefnogi'r senario gwastad, y senario uchel, y senario ysgafnhau neu daflwybr gwahanol ar gyfer y safon CO₂? Eglurwch eich rhesymu.

Cwestiwn 14: A yw'r cynnig ar gyfer rhanddirymadau 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?

Cwestiwn 15: Beth yw eich barn am y categorïau arfaethedig ar gyfer eithriadau o'r safon CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV?

Cwestiwn 16: 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?

Cwestiwn 17: 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?

Cwestiwn 18: 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?

Cwestiwn 19: 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 ZEV?

Cwestiwn 20: Beth yw eich barn am lefelau a strwythur y system dalu arfaethedig ar gyfer y rheoliad CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV?

Cwestiwn 21: Beth yw eich barn am yr amserlen a'r broses arfaethedig ar gyfer adrodd ar ddata a chydymffurfio â'r mandad ZEV a chynllun CO₂ cerbydau nad ydynt yn ZEV?

Cwestiwn 22: A ydych yn cefnogi neu'n gwrthwynebu'r cynnig i barhau i adolygu'r rheoliad?

Atodiad B: Egwyddorion ymgynghori

Cynhelir yr ymgynghoriad hwn yn unol ag egwyddorion ymgynghori allweddol y Llywodraeth a restrir isod. Mae rhagor o wybodaeth ar gael yn <https://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance>

Os oes gennych unrhyw sylwadau am y broses ymgynghori, cysylltwch â:

Post: Cydlynnydd Ymgynghori, Yr Adran Drafnidiaeth, Great Minster House (GMH), 33 Horseferry Road, Llundain, SW1P 4DR

e-bost: consultation@dft.gov.uk