



Department  
for Transport

**DIWYGIO'R ARDOLL DEFNYDDWYR  
FFYRDD CERBYDAU NWYDDAU TRWM:  
YR ALWAD AM DYSTIOLAETH**

**Symud Prydain Ymlaen**

**Tachwedd 2017**

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall o ran cael mynediad i'r ddogfen hon. Bydd y testun ar gael yn llawn ar wefan yr Adran. Gall unrhyw unigolyn neu sefydliad lawrlwytho a chyfieithu'r testun i'w drosi i ffurfiau hygyrch eraill. Os oes gennych unrhyw anghenion eraill parthed hyn, cysylltwch â'r Adran.

Department for Transport  
Great Minster House  
33 Horseferry Road  
London SW1P 4DR  
Ffôn 0300 330 3000  
Gwefan [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft)  
Ymholiadau cyffredinol: <https://forms.dft.gov.uk>



© Hawlfraint y Goron 2017

Parha hawlfraint yn y trefniant argraffyddol gyda'r Goron.

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (heb gynnwys logos neu ddeunyddiau trydydd parti) yn rhad ac am ddim ar unrhyw fformat neu gyfrwng, dan amodau'r Drwydded Llywodraeth Agored. I weld y drwydded hon, ewch i <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3> neu ysgrifennwch at Information Policy Team, The National Archives, Kew, London TW9 4DU, neu e-bostiwch: [psi@nationalarchives.gsi.gov.uk](mailto:psi@nationalarchives.gsi.gov.uk).

Pan fyddwn wedi nodi unrhyw wybodaeth sydd â hawlfraint trydydd parti, bydd rhaid i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.



## Cynnwys

1) Cyflwyniad	4
3) Cyd-destun: Twf gweithgarwch cludiant ar y ffyrdd	7
4) Ystyriaethau Eraill	8
5) Tystiolaeth a data presennol	9
6) Cwestiynau	13
8) ATODIAD A: Profiad rhyngwladol	17



## 1) Cyflwyniad

Yng Nghyllideb mis Mawrth 2017 cyhoeddodd y Llywodraeth lansiad yr alwad am dystiolaeth ar ddiwygio'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm bresennol. Bu i ni ymrwmo i ddiwygio'r cynllun pan gyhoeddwyd yr Ardoll wreiddiol yn 2013, unwaith y bydd y cynllun yn weithredol. Rydym yn awr yn dymuno cydweithio â'r diwydiant a chael barn gan y bobl hynny i ddiwygio'r Ardoll mewn ffordd sy'n gwobrwyo cludwyr sy'n cynllunio'u teithiau'n effeithlon, yn annog defnydd effeithlon o'r ffyrdd, ac yn gwella perfformiad amgylcheddol, gan gynnwys ansawdd aer ac allyriadau carbon.

Wrth ddiwygio'r Ardoll, ein dull uwchben popeth arall yw y dylai **gynrychioli cost deg, yn gyfeillgar i ddefnyddwyr ac sy'n gweithio i'r diwydiant.** Rydym yn dymuno cael tystiolaeth ar sut i ddiwygio'r Ardoll bresennol i'w gwneud yn decach ac i gefnogi amcanion y Llywodraeth yn well - ein bwriad yw peidio â chodi rhagor o arian ar gludwyr. Rydym yn ymwybodol o'r costau sy'n wynebu cludwyr ac yng Nghyllideb yr Hydref 2017 cyhoeddodd y Canghellor na fyddai codiad treth ar danwydd, gan arbed £3, 600 y flwyddyn ar gyfartaledd i gludwyr, o'i gymharu â'r cymal codi prisiau cyn-2010. Mae hi'n wyth mlynedd ers y codiad treth diwethaf ar danwydd, sy'n golygu arbediad cronus cyfartalog o ryw £19,500 i gludwyr.

Bydd y Llywodraeth yn ymgysylltu'n agos â'r diwydiant wrth i ni ddatblygu'r cynigion hyn, ac anogwn bawb sydd â diddordeb i ymateb i'r alwad hon am dystiolaeth.

### **Pam ddylid diwygio'r Ardoll?**

Ers 1 Ebrill 2014 gorfodwyd holl weithredwyr cerbydau nwyddau trwm uwch na 12 tunnell gros mewn pwysau sy'n defnyddio ffyrdd y DU, i dalu'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm. Bu'r Ardoll yn gam cyntaf ymlaen arwyddocaol tuag at sicrhau bod gweithredwyr Cerbydau Nwyddau Trwm – yn y DU a thramor – yn talu cost briodol am eu defnydd o'r rhwydwaith ffyrdd.

Tra bu gweithredu'r Ardoll bresennol yn llwyddiant, mae cyfyngiadau ar yr hyn all ei strwythur presennol ei gyflawni. Credwn fod modd gwella'r Ardoll er mwyn iddi weithio'n well i'r diwydiant, yn ogystal â chyflawni amcanion ehangach y Llywodraeth. Mae'r Ardoll bresennol yn seiliedig ar bwysau a'r nifer o echelau, ac nid yw'n amrywio yn ôl gwir ddefnydd a'r effaith ar y rhwydwaith ffyrdd, nac ychwaith yn gwobrwyo gweithredwyr sy'n mabwysiadu'r arfer orau ar eu teithiau.

Mae'n amserol felly ystyried a oes mwy allwn ni ei wneud i greu system sy'n decach i'r diwydiant, yn annog defnydd mwy effeithlon o'n ffyrdd ac yn bodloni'n huchelgeisiau amgylcheddol yn well.

**Yn yr alwad hon am dystiolaethrydym yn dymuno cael barn ynghylch a ellid datblygu'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm presennol i annog y defnydd effeithlon o'n ffyrdd a gwella perfformiad amgylcheddol, yn enwedig ansawdd aer ac allyriadau carbon. Mae gennym ddiddordeb mewn cael barn ynghylch sut allai modelau rhyngwladol weithio mewn cyd-destun DU, er enghraifft a allai cost yn seiliedig ar y pellter a deithiwyd gan Gerbydau Nwyddau Trwm a dosbarth allyriadau'r cerbyd, helpu i fodloni'r amcanion hynny, neu gost yn seiliedig ar wahaniaeth amser. Rydym yn dymuno cael tystiolaeth i lunio'r ystyriaethau cynnar o beth fyddai ffurf diweddariad ar sgôp, swyddogaeth a gweithredu'r Ardoll.**



## 2) Amcanion wrth ddiwygio'r Ardoll

Wrth ddiwygio'r Ardoll, byddwn yn ceisio cyflawni'r amcanion canlynol:

### 1. Annog gweithredwyr Cerbydau Nwyddau Trwm unigol i gynllunio eu gwaith teithio'n fwy effeithlon a defnyddio'r offer mwyaf modern.

Rydym yn awyddus i archwilio rôl ysgogiadau wrth annog gweithredwyr i leihau'r milltiroedd a deithir, er enghraifft drwy gynllunio llwybrau teithio mwy effeithlon a buddsoddi yn y peiriannau mwyaf effeithlon. Prin iawn fu'r cynnydd yn y maes hwn, yn enwedig o ganlyniad i arferion masnachol a chyfyngiadau gweithredol, a'r lefelau cymharol isel o ddiddordeb mewn telemateg a llwybro drwy ddulliau TG, yn enwedig ymysg y gweithredwyr llai. Dros y blynyddoedd diweddar mae gwneuthurwyr wedi gwneud llai o gynnydd arwyddocaol mewn effeithlonrwydd tanwydd Cerbydau Nwyddau Trwm o'i gymharu â cheir a Cherbydau Nwyddau Ysgafn. Credwn hefyd y gallai'r system dreth, drwy'r Dreth Car bresennol (VED), Treth Tanwydd a chynlluniau Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm, wneud mwy i wobrwyo gweithredwyr i fabwysiadu'r arfer orau neu weithredu'n fwy effeithiol.

### 2. Helpu i yrru defnydd mwy effeithlon o'n ffyrdd.

Mae'r Llywodraeth wedi ymrwymo i helpu gyrwyr i wneud gwell defnydd o'r prinder lle ar ein ffyrdd, yn enwedig ar ein rhwydweithiau rhyng-drefol. Fel rhan o'n cynlluniau amrywiol i wella'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol, ein gobaith yw y bydd llai o yrwyr yn cael eu cloffi gan dagfeydd, ac y byddwn yn llwyddo'n gynyddol i fwynhau teithiau dibynadwy a didrafferth heb dagfeydd sylweddol.

Er mwyn cyflawni hyn, bydd y Llywodraeth yn buddsoddi'n sylweddol mewn gwelliannau i'r rhwydwaith. Rydym wedi ymrwymo £15 biliwn i ddarparu'r Strategaeth Buddsoddiad Ffyrdd cyntaf (2015 – 2020). O 2020 ymlaen, bydd holl incwm VED yn Lloegr yn cael ei ddefnyddio i ariannu'r Gronfa Ffyrdd Genedlaethol, i'w fuddsoddi yn y rhwydwaith ffyrdd, ac yn ddiweddarach eleni byddwn yn ymgynghori ar gynigion ar gyfer creu 'Rhwydwaith Ffyrdd Sylweddol' (MRN) gyda chyfran o'r Gronfa Ffyrdd Genedlaethol wedi'i dyrannu iddo. Byddai hyn yn creu haen ganolog o'n ffyrdd A awdurdod lleol prysuraf a phwysicaf yn economaidd, wedi'u gosod rhwng y rhwydwaith ffyrdd strategol cenedlaethol a gweddill y rhwydwaith ffyrdd lleol. Os byddwn yn diwygio'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm presennol i annog gweithredwyr i yrru'n fwy effeithlon, gallai hyn leihau'r nifer o dagfeydd ac arwain at ddefnydd mwy effeithiol o'n ffyrdd.

Byddai'r sector cludiant ar ffyrdd ei hun yn elwa o lwybro mwy effeithlon a cherbydau mwy effeithlon. Amcangyfrifir y gallai'r diwydiant arbed £160 miliwn<sup>1</sup> y flwyddyn mewn tanwydd petai'n lleihau rhedeg ar ddim i'w lefelau isaf (a gofnodwyd ar 27% ar gyfer tryciau un-darn a 26% ar gyfer rhai cymalog), er rydym yn cydnabod nad oes gan y diwydiant reolaeth lwyr dros hyn. Mae tri chwarter y cludiant yn y DU yn digwydd ar y

<sup>1</sup> [http://www.csrf.ac.uk/wp-content/uploads/2015/11/CUED-C-SRF\\_TR\\_108-Greening.pdf](http://www.csrf.ac.uk/wp-content/uploads/2015/11/CUED-C-SRF_TR_108-Greening.pdf)



## Department for Transport

ffyrdd ac mae'r sector yn cynrychioli £11.9bn GVA i economi'r DU - sydd yn gyfraniad sylweddol. Bydd sector cludiant sy'n gweithredu'n effeithlon ac yn gwneud y gorau o ddefnydd ffyrdd mewn sefyllfa gryfach i dyfu'n gynaliadwy a darparu buddion economaidd ehangach, megis llai o dagfeydd.

### **3. Bydd lleihau allyriadau yn cyfrannu at wella ansawdd aer a newid hinsawdd.**

Mae Llywodraeth y DU yn benderfynol o fod ar flaen y gad gyda gwaith arloesol ar gerbydau drwy wneud y diwydiant moduro'n lanach.

Mae tystiolaeth gynyddol ynglŷn â'r niwed y mae nitrogen deuocsid a llygryddion eraill o drafnidiaeth ffyrdd yn ei achosi ac ar 26 Gorffennaf 2017 cyhoeddodd y Llywodraeth 'Cynllun y DU ar gyfer trechu crynodiadau nitrogen deuocsid ymyl ffordd'.

Mae gennym dargedau uchelgeisiol hefyd ynglŷn â lleihau carbon a fydd yn mynd â ni i'r 2020au a thu hwnt. Nid yw allyriadau carbon yn sgil cludiant wedi newid rhyw lawer dros y blynyddoedd diweddar, ond bydd angen gostyngiadau llwyr dros y degawd nesaf er mwyn i'r diwydiant cludiant fod o gymorth i ni wrth fodloni targedau cyfreithiol llym y Ddeddf Newid Hinsawdd.

Mae'r cyswllt rhwng gwella ansawdd aer a lleihau allyriadau carbon yn neilltuol o bwysig a bydd y Llywodraeth yn parhau i ddatblygu datrysiadau a fydd yn lleihau carbon ac allyriadau ansawdd aer. Yn ganolog i hyn yw nod Llywodraeth y DU i bron i bob car a fan fod yn gerbyd sero allyriad erbyn 2050 ac i roi diwedd ar werthu ceir petrol a diesel confensiynol newydd erbyn 2040.

Mae'r Llywodraeth yn bwriadu cyhoeddi ein strategaeth hirdymor ar drafnidiaeth ffyrdd sero allyriad erbyn mis Mawrth 2018, a fydd yn cwmpasu pob dull o deithio ar y ffyrdd gan gynnwys cludiant, a byddwn yn gosod ein gweledigaeth hirdymor ar gyfer gwaredu allyriadau wrth drafod hefyd y newidiadau angenrheidiol i sicrhau y bydd y defnydd llwyr o gerbydau sero allyriadau yn cael ei wireddu.



### 3) Cyd-destun: Twf gweithgarwch cludiant ar y ffyrdd

Mae ffyrdd yn hanfodol ar gyfer byw yn yr oes fodern. Maent yn galluogi pobl i deithio i'w gwaith ac i hamddena, ac i fusnesau symud nwyddau a deunyddiau. Fel sylfaen ein system drafnidiaeth, gan gludo 90% o deithiau teithwyr a bron i 75% o gludiant nwyddau, mae ffyrdd yn cadw'r boblogaeth mewn cysylltiad, a chadw'r economi i lifo.

Mae'r sector cludiant ar y ffyrdd yn eithriadol o bwysig ac yn rhan ffyniannus o economi'r DU, gan gyfrannu £11.9 biliwn yn 2015 a chyflogi tua 248,000 o bobl. Mae llawer iawn o'r 44,500 busnes yn y sector hwn yn fentrau bach neu ganolig.

Mae gan y DU un o'r sectorau logisteg mwyaf blaenllaw yn y byd. Gyda'i gysylltiadau domestig a rhyngwladol o'r radd flaenaf, mae'r sector yn parhau'n allweddol wrth sicrhau twf ledled y DU ac mae ganddo rôl bwysig i'w chwarae yn strategaeth ddiwydiannol newydd y Llywodraeth - cyflawni yn sgil ein hymrwymiad i ddod yn genedl fasnachol wych yn fyd-eang.

Mae traffig Cerbydau Nwyddau Trwm wedi tyfu 2.3% ar gyfartaledd bob blwyddyn ers 2008, ac o ganlyniad **dyma'r math o draffig ail uchaf o ran twf**, yn ystod y cyfnod hwn. Canlyniad hyn yw cynnydd mewn traffig Cerbydau Nwyddau Trwm ar draffyrdd a ffyrdd 'A' gwledig yn enwedig, at gyfanswm cyffredinol o 17.1 biliwn o filltiroedd cerbyd.

#### **Fodd bynnag, mae pris i'w dalu am y twf hwn sydd mor hanfodol i'n heconomi:**

**Amgylchedd:** Mae Cerbydau Nwyddau Trwm yn gyfrifol am tua 17% o allyriadau nwyon tŷ gwydr (GHG) o drafnidiaeth ffyrdd a thua 21% o allyriadau trafndiaeth ffyrdd NO<sub>x</sub> ond yn cynrychioli 5% o filltiroedd cerbyd yn unig.<sup>2</sup> Mae gan y DU dargedau carbon llym, ac erbyn 2050 bydd angen i ni sicrhau camau sylweddol wrth leihau allyriadau o'r sector trafndiaeth. Mae nifer o feysydd ledled y DU lle mae lefelau uchel o lygryddion ansawdd aer yn effeithio ar iechyd trigolion lleol, a phrif achos y llygryddion hyn yw cerbydau ar y ffyrdd.

**Tagfeydd:** Mae tagfeydd yn y DU yn waeth nag mewn unrhyw brif economi arall, ac mae'r broblem yn gwaethgu. Mae peth gwaith ymchwil annibynnol yn rhagweld y bydd tagfeydd yn costio dros £20 biliwn bob blwyddyn erbyn 2030<sup>3</sup> (neu 1.5% o'r GDP), ac mae 96% o fusnesau'n pryderu bod y broblem o dagfeydd yn rhy ddifrifol<sup>4</sup>. Tra bod traffig Cerbydau Nwyddau Trwm yn gyfrifol am ran o'r broblem, mae tystiolaeth yn awgrymu bod y defnydd o Gerbydau Nwyddau Trwm wedi dod yn llai effeithlon. Er enghraifft, bu tuedd o dwf o yrru cerbydau'n wag, gyda'r gyfran o HGV km yn rhedeg yn wag wedi cynyddu o 27% yn 2004 i 29% yn 2013<sup>5</sup>.

**Difrod i seilwaith:** Derbynnir yn gyffredinol bod Cerbydau Nwyddau Trwm yn achosi mwy o ddifrod i arwyneb ffyrdd na cheir. Nod yr Ardoll bresennol yw lleihau effaith y cerbydau hyn o ran traul ar y rhwydwaith ffyrdd.

<sup>2</sup> I roi darlun cyffredinol o allyriadau Cerbydau Nwyddau Trwm, mae'r ystadegyn hwn yn berthnasol i bob math o gerbyd Cerbyd Nwyddau Trwm fesul tunnell (3.5 tunnell +).

<sup>3</sup> [https://www.cebr.com/wp-content/uploads/2015/08/INRIX\\_costs-of-congestion\\_Cebr-report\\_v5\\_FINAL.pdf](https://www.cebr.com/wp-content/uploads/2015/08/INRIX_costs-of-congestion_Cebr-report_v5_FINAL.pdf)

<sup>4</sup> <http://www.cbi.org.uk/news/speed-up-pace-of-infrastructure-action-say-two-thirds-of-businesses-cbi-aecom/2015-cbi-aecom-infrastructure-survey/>

<sup>5</sup> [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/590922/freight-carbon-review-2017.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/590922/freight-carbon-review-2017.pdf)



## 4) Ystyriaethau Eraill

### Cysylltiad â threthi a chostau eraill

Mae'r alwad hon am dystiolaeth yn canolbwyntio ar ddull tuag ddiwygio'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm. Serch hynny, byddem yn croesawu barn ar ddulliau dewisol defnyddwyr ar gyfer diwygio'r Ardoll a hefyd a ellir sicrhau bod y rhain yn gweddu â threthi cyfredol, ar lefel genedlaethol a hefyd ar gyfer costau am groesi manau penodol (e.e. croesfannau toll ar y rhwydwaith). Fodd bynnag, nid ein hamcan yw cynyddu'r incwm yn gyffredinol a godir gan yr ardoll.

### Sicrhau profiad cadarnhaol i'r defnyddiwr

Yn ddibynnol ar sut fyddwn ni'n gyrru datblygiad yr Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm bresennol yn ei blaen, byddem yn ceisio sicrhau bod profiad y defnyddiwr mor llyfn ac effeithlon â phosib. Gallai system codi tâl newydd hefyd geisio integreiddio gyda thollau ffyrdd presennol (e.e. Croesfan Dartford), ac unrhyw gynlluniau codi tâl lleol angenrheidiol i ostwng lefelau llygredd aer o dan derfynau cyfreithiol cyn gynted â phosibl. Mae posibiliadau i symleiddio'r strwythur codi tâl a bilio ar gyfer tollau ffyrdd, y mae'r llywodraeth yn bwriadu ei ymchwilio ymhellach yn sgil barn rhanddeiliaid.

### Amseru

Rydym yn awyddus i ddiwygio'r Ardoll cyn gynted â phosib, ond eisiau sicrhau hefyd ein bod yn cael popeth yn ei le ar gyfer y system newydd a'i fod yn gweithio'n iawn ar gyfer y defnyddwyr.

Rydym felly'n ceisio barn ar sut orau i gyflawni'r amcanion a osodir uchod mewn ffordd sy'n gweithio i'r diwydiant. Defnyddir ymatebion i lunio cynigion manwl ar gyfer cynllun diwygiedig. Yn dilyn yr Alwad hon am Dystiolaeth, byddwn yn cyhoeddi dogfen ymgynghori sy'n amlinellu'n prif ddewis, ynghyd ag amseru mwy manwl ar gyfer rhoi'r cyfan ar waith.

### Materion Datganoli

Mae'r Ardoll bresennol yn cwmpasu'r holl ffyrdd yn y DU i osgoi cyflwyno anghysondebau yn y farchnad gludiant. Caiff ei gategoreiddio'n gyfreithiol fel treth, sy'n golygu mai'r Llywodraeth sydd â'r hawl i'w bennu ledled y Du. Bydd Llywodraeth y DU yn cydweithio â'r Gweinyddiaethau Datganoledig i bennu'r dull gorau ar gyfer Ardoll ddiwygiedig.





## 5) Tystiolaeth a data presennol

Mae ein gwaith ar ddiwygio'r Ardoll yn seiliedig ar dystiolaeth a bydd yn ystyried ymchwil a data blaenorol. Mae'r deunydd a amlygwyd hyd yma wedi ei restru isod:

### Data Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm

Yn y flwyddyn gyntaf o weithredu cododd yr Ardoll gyfanswm o £192.5 miliwn mewn incwm, gyda £46.5 miliwn o gerbydau a gofrestrwyd dramor a £146 miliwn o gerbydau a gofrestrwyd yn y DU.

### Arolwg o Garbon Cludiant

Yn 2014, amcangyfrifwyd bod Cerbydau Nwyddau Trwm yn gyfrifol am 17% o allyriadau nwyon tŷ gwydr (GHG) o drafnidiaeth ffyrdd a thua 21% o allyriadau trafnidiaeth ffyrdd NO<sub>x</sub> ond yn cynrychioli 5% o filltiroedd cerbyd yn unig<sup>6</sup> Ers cyhoeddi'r data hwn defnyddiwyd Cerbydau Nwyddau Trwm Euro VI glanach gan weithredwyr fflyd, a byddem yn disgwyl i hynny ostwng yr allyriadau NO<sub>x</sub> cyfartalog fesul Cerbyd Nwyddau Trwm.

Cyhoeddwyd yr Arolwg o Garbon Cludiant ym mis Chwefror 2017 gan gasglu ynghyd y dystiolaeth ar y cyfleoedd a'r rhwystrau sy'n gysylltiedig â lleihau allyriadau o'r sector cludiant ffyrdd. Mae'n cydnabod bod sawl her yn bodoli o ran lleihau allyriadau o Gerbydau Nwyddau Trwm (yn enwedig y rhai trymaf) ac y bydd angen nifer o fesurau tymor byr a hirdymor. Gellir darllen yr Arolwg yma: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/590922/freight-carbon-review-2017.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/590922/freight-carbon-review-2017.pdf)

Bu i'r Arolwg o Garbon Cludiant 2017 gydnabod bod lleihau allyriadau o Gerbydau Nwyddau Trwm yn her oherwydd prin iawn yw'r gobeithion ar hyn o bryd ar gyfer trydanu, ac mae technolegau allyriadau isel ar gyfer Cerbydau Nwyddau Trwm mwy o faint yn llai datblygedig nag ar gyfer mathau eraill o gerbydau. Mae'n amlwg bod angen dulliau eraill yn y tymor byr, a gallai gwelliannau effeithlonrwydd o fewn y sector cludiant ffyrdd gyfrannu'n sylweddol at leihau allyriadau: er enghraifft, gallai lleihau gyrru ar ddim i'w lefelau isaf (yn unol â'r hyn a osodir uchod) arbed 426,00 tonn<sup>7</sup> o allyriadau GHG bob blwyddyn.

Bu i'r Arolwg o Garbon Cludiant adnabod gwelliant yn yr economi tanwydd a gwneud y gorau o ddyluniad fflyd fel meysydd allweddol i'w hystyried, ac mae datblygu'r Ardoll yn rhoi cyfle i adeiladu ar argymhellion yr Arolwg i alluogi'r sector cludiant i chwarae ei ran wrth fodloni ein targedau newid hinsawdd ac ansawdd aer.

I'r perwyl hwn rydym wedi ymrwmo mwy na £2bn ers 2011 mewn mesurau i sicrhau bod trafnidiaeth yn lanach ac yng Nghyllideb 2017 cyhoeddodd y Canghellor yr alwad hon am dystiolaeth ar sut i wella'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm fel rhan o'n hymrwymiad parhaus i leihau allyriadau ac i helpu gyrrwyr i ddefnyddio'r rhwydwaith ffyrdd yn fwy effeithlon.

---

<sup>6</sup> I roi darlun cyffredinol o allyriadau Cerbydau Nwyddau Trwm, mae'r ystadegyn hwn yn berthnasol i bob math o Gerbyd Nwyddau Trwm fesul tonn<sup>7</sup> (3.5 tonn<sup>7</sup> +).



## Department for Transport

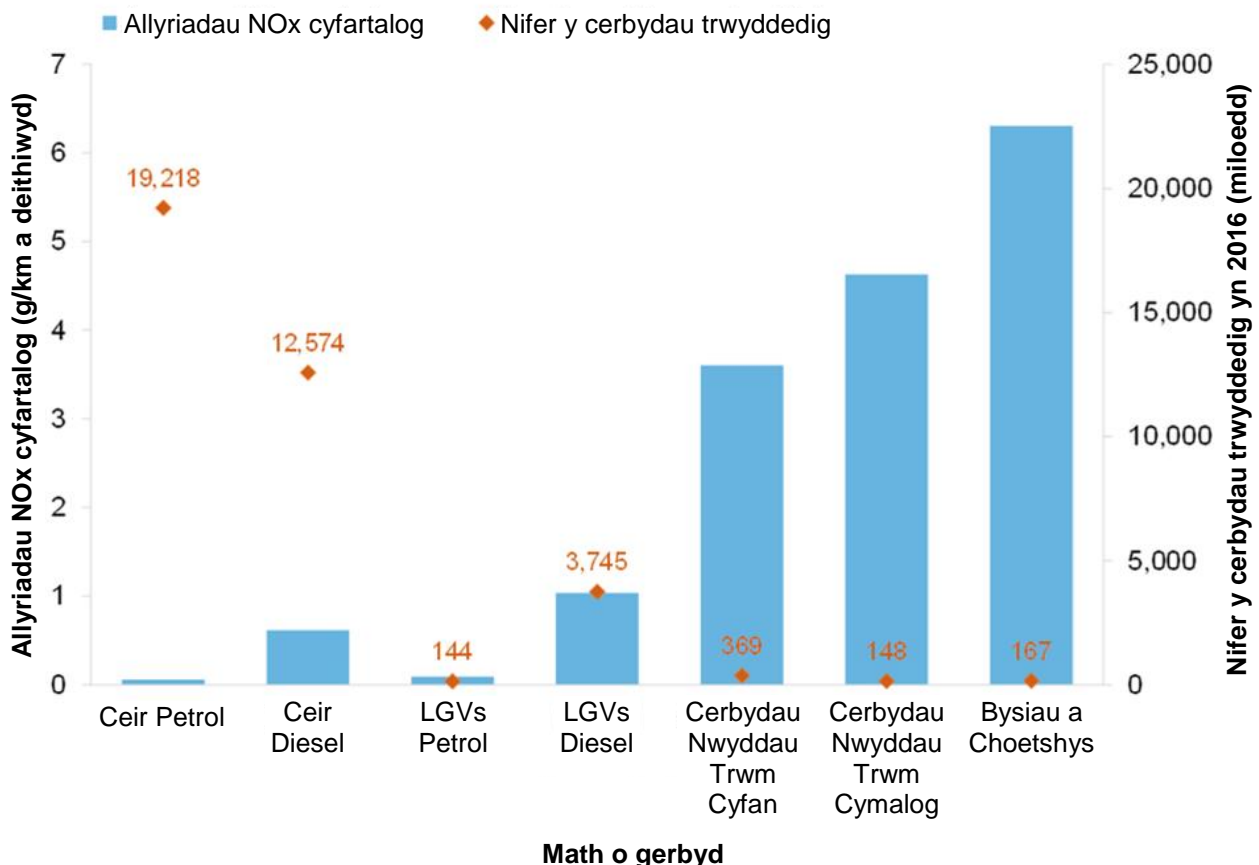
I fwydo sail dystiolaeth yr Arolwg o Garbon Cludiant, comisiynodd yr Adran Drafndiaeth (DfT) y Labordy Ymchwil ar Drafndiaeth (TRL) i gynnal astudiaeth ar Gydweithrediad y Diwydiant Cludiant a archwiliodd y cyfleoedd a'r rhwystrau sy'n wynebu cydweithredu ehangach yn y diwydiant, er mwyn gwella effeithlonrwydd gweithredol a lleihau gyrru ar ddim. Gellir dod o hyd i'r ddogfen ymgynghori ar: <https://trl.co.uk/reports/freight-industry-collaboration-study>. Yn ychwanegol, comisiynwyd astudiaeth ar Eco-yrru i Gerbydau Nwyddau Trwm gan AECOM. Mae'r astudiaeth yn ystyried cyfleoedd a rhwystrau ar gyfer cynyddu'r cyfraddau o ddewis eco-yrru, yn enwedig ymysg BbaCh. Mae adroddiad ar yr astudiaeth hon ar gael ar: <https://www.fors-online.org.uk/cms/wp-content/uploads/2017/02/Eco-driving-for-HGVs.pdf>.

### Cynllun Ansawdd Aer

Cyhoeddwyd cynllun diwygiedig ar gyfer delio â chrynodiadau o nitrogen deuocsid ar ymyl y ffyrdd ym mis Gorffennaf 2017 yn dilyn ymgynghoriad:<https://www.gov.uk/government/publications/air-quality-plan-for-nitrogen-dioxide-no2-in-uk-2017>.

Byddwn yn parhau i ystyried diweddariadau diweddar ar ddata allyriadau ac ansawdd aer gan ystyried hefyd y cynllun ansawdd aer diwygiedig ar gyfer delio â nitrogen deuocsid ar ymyl y ffyrdd law yn llaw â chynlluniau i ddiwygio'r Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm. Fel rhan o hyn byddwn yn ystyried y dystiolaeth ar ansawdd aer a gasglwyd fel rhan o'r broses ymgynghori ac a gwblhawyd yn y cynllun diwygiedig ar gyfer y DU a gyhoeddwyd ar gyfer delio â chrynodiadau o nitrogen deuocsid ar ymyl y ffyrdd.

### Allryiadau nitrogen ocsidau cyfartalog yn ôl math cerbyd (gramiau/cilomedr) a'r nifer o gerbydau trwyddedig yn 2016





## Department for Transport

Mae **ystadegau DfT** ar gludiant ffyrdd, effeithlonrwydd tanwydd traffig Cerbydau Nwyddau Trwm, ystadegau Cludiant Ffyrdd DfT diweddaraf, ar gael yma:

<https://www.gov.uk/government/collections/road-freight-domestic-and-international-statistics>

Cyhoeddwyd [Ystadegau cludiant ffyrdd: 2016](#) ar 13 Gorffennaf 2017. Dengys hyn y bu cynnydd yng ngweithgarwch cludiant ffyrdd domestig a gofrestrwyd ym Mhrydain Fawr, yn y DU yn 2016 o'i gymharu â 2015 o ran Cerbydau Nwyddau Trwm. Cafwyd cynnydd o:

- 15% yn y nifer o nwyddau a godwyd i 1.89 biliwn tunnell; y ffigur uchaf ers cychwyn cofnodi yn 1990
- 12% yn y nifer o nwyddau a godwyd i 170 cilomedrau biliwn tunnell; unwaith eto y ffigur uchaf ers cychwyn cofnodi yn 1990
- 5% yn y nifer o gilomedrau cerbyd a yrrwyd i 19.2 biliwn cilomedrau cerbyd.

Bu gostyngiad yng ngweithgarwch cludiant ffyrdd rhyngwladol i'r DU ac oddi yma a gludwyd gan Gerbydau Nwyddau Trwm a gofrestrwyd yn y DU yn 2016 o'i gymharu â 2015. Cafwyd gostyngiad o:

- 6% yn y nifer o nwyddau a godwyd i 7.8 biliwn tunnell
- 8% yn y nifer o nwyddau a godwyd i 5.1 cilomedrau biliwn tunnell

O ffigurau'r Adran Drafnidiaeth a gyhoeddwyd ym mis Ebrill gwelwyd bod y nifer o Gerbydau Nwyddau Trwm ar y ffyrdd yn 2016 2% yn uwch o'i gymharu â 2015. Mae mwy o wybodaeth ar gael yma: <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/veh05-licensed-heavy-goods-vehicles>.

Rydym yn gwneud defnydd hefyd o'r profiad dramor a ddisgrifir yn Atodiad A.

Mae astudiaethau eraill yn cynnwys:

- **Astudiaeth Ddichonoldeb Data Cludiant DfT, 2008, a ystyriodd ymarferoldeb cynllun vignette.**

Daeth yr astudiaeth i'r casgliad nad oedd yr achos dros gyflwyno cynllun vignette (yn seiliedig ar amser) / seiliedig ar godi tâl yn ôl pellter, yn un cryf pan ysgrifennwyd yr adroddiad, gan fod nifer o risgiau allweddol a fyddai'n cynnig gwerth gwael am arian. Yng Nghyllideb 2008 cyhoeddwyd na ddylid parhau â chynllun vignette. Fodd bynnag, daeth yr astudiaeth i'r casgliad y gallai cynllun vignette helpu asiantaethau gorfodi i orfodi deddfwriaeth safonau cyflwr cerbydau, pwysau ac oriau gyrwyr yn fwy effeithlon.

- **Cyhoeddodd DfT astudiaeth Gwerthoedd Buddion Newid Moddol yn 2009, a gymerodd werthoedd ar gyfer y buddion amgylcheddol a chymdeithasol eraill o dynnu un filltir lori o gludiant o'r ffyrdd a'i rhoi ar reilffordd neu ddŵr. Defnyddiodd yr astudiaeth amrywiaeth o dechnegau modelu economaidd a thrafnidiaeth ynghyd â chanllaw gwerthuso'r Adran i gael y ffigurau newydd, yn ogystal â datblygu methodoleg i alluogi diweddariad o'r gwerthoedd hyn yn 2015 ac o hynny ymlaen. Cwblhawyd yr astudiaeth er mwyn bwydo'r cynlluniau grant sydd â'r nod o hwyluso pryniant y buddion amgylcheddol a chymdeithasol sy'n deillio o ddefnyddio trafnidiaeth reilffordd neu ddŵr yn hytrach na ffyrdd. Mae rhagor o wybodaeth ar gael yn yr adroddiad technegol isod:**  
[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/51148/m-sb-user-guide.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/51148/m-sb-user-guide.pdf)



## Department for Transport

- Daeth adroddiad gan yr **Ymgyrch dros Well Trafnidiaeth, prosiect Tâl Defnyddiwr Ffordd Lori (LRUC)**, a gwblhawyd yn 2010, i'r casgliad y byddai'r cynllun symlaf yn codi tâl am yr amser a dreuliodd ar unrhyw ffordd yn y DU (neu Brydain Fawr pe byddai Gogledd Iwerddon yn cael ei eithrio). Gallai hyn ddefnyddio tocyn i'w arddangos ar ffenestr y cerbyd (vignette). Fodd bynnag, cododd yr adroddiad bryderon y byddai hyn yn gymharol aneffeithiol mewn perthynas ag unrhyw amcanion, yn codi materion gorfodi, gallai wynebu terfynau UE ar godi tâl, a bod yn ddrud i'w weithredu a'i gynnal.
- Cynhaliwyd y **Prawf Carbon Isel ar Dryciau, a ariannwyd ar y cyd gan y DfT, Swyddfa Cerbydau Allyriad Isel (OLEV) ac Innovate UK** (sef y Bwrdd Strategaeth Dechnoleg) yn flaenorol, rhwng 2012 a 2016, a rhoddodd £11m i ariannu'n rhannol tua 370 o gerbydau masnachol â thanwydd amgen - gyda'r rhan helaeth yn defnyddio system nwy neu danwydd deuol (diesel a nwy), yn ogystal ag ariannu safleoedd ail-lenwi tanwydd. Casglodd y prawf ddata ar berfformiad economaidd, amgylcheddol a gweithredol tryciau gyda thanwydd amgen. Fodd bynnag, roedd prif sylw'r prosiect ar addasiadau ôl-osod tanwydd deuol Euro V, a gwelwyd mai prin iawn oedd yr arbedion GHG a gynigiwyd gan rai systemau yn y prawf. Mae'r adroddiad o'r prawf ar gael yn: <https://www.gov.uk/government/publications/low-carbon-truck-and-refuelling-infrastructure-demonstration-trial-final-report>.
- I ategu'r data o'r Prawf Carbon Isel ar Dryciau, comisiynodd y DfT brosiect **Profi Allyriadau Cerbydau Nwyddau Trwm**, a ddatblygodd brotocol i fesur methan ac allyriadau o lygredd aer o amrywiaeth o Gerbydau Nwyddau Trwm nwy a thanwydd deuol (diesel/nwy a diesel/LPG) yn erbyn tanwyddau cyfatebol diesel confensiynol. Comisiynwyd rhagor o waith gan Bartneriaeth Cerbyd Carbon Isel yn 2015 -16 i ddefnyddio'r protocol hwn i brofi sampl gynrychiadol o dryciau Euro V ac Euro VI. Mae rhagor o fanylion ar gael yn: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/581859/emissions-testing-of-gas-powered-commercial-vehicles.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/581859/emissions-testing-of-gas-powered-commercial-vehicles.pdf)
- Bydd **Prawf Cludiant Allyriad Isel a Logisteg £20m** yn galluogi profion a arweinir gan y diwydiant o gerbydau arloesol neu systemau cerbydau a all sicrhau arbedion allyriadau gwirioneddol byd-eang ar gyfer y diwydiant cludiant. Bydd yr arian yn cefnogi ystod o danwyddau a thechnolegau amgen, gan gynnwys profion ar hydrogen, trydan a biomethan. Cyhoeddwyd enillwyr y gystadleuaeth Brawf ym mis Ionawr 2017. Mae rhagor o wybodaeth ar gael yn <https://www.gov.uk/government/news/low-emission-freight-and-logistics-trial-competition-winners-announced>
- Lanswyd **Profion Hanner-Trelar Hirach (LST)** y DfT yn 2012 ac mae'n galluogi'r defnydd o gerbydau hirach, hyd at 2.05m yn ychwanegol mewn hyd, i'w brofi ym Mhrydain Fawr. Mae canlyniadau o'r prawf hyd yma'n awgrymu buddion sylweddol o safbwynt gwell effeithlonrwydd gweithredu ac arbedion CO<sub>2</sub> posib. Yn sgil y canlyniadau cadarnhaol hyn, yn ddiweddar cyhoeddodd y DfT estyniad o bum mlynedd i'r prawf a chynnydd yn y nifer o LSTs a ganiatawyd o 1,000, a fydd yn golygu codiad yn y nifer o LSTs o tua 1,800 i tua 2,800 dros y 12 mis nesaf, ac ymestyn y prawf i 2027, yn amodol ar adolygiad. Mae'r adroddiad diweddaraf o'r prawf ar gael yn: <https://www.gov.uk/government/publications/longer-semi-trailer-trial-evaluation-annual-report-2015>.



## 6) Cwestiynau

### Amcanion y Diwygiad Ardoll

#### Cwmpas

Mae Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm presennol y DU yn seiliedig ar yr amser a dreulir ar rwydwaith ffyrdd y DU yn ei gyfanrwydd. Mae dulliau eraill o godi tâl ar Gerbydau Nwyddau Trwm yn cael eu gweithredu ledled Ewrop, yn seiliedig ar ystod o ffactorau (gweler Atodiad). Mae hyn yn cynnwys, ond nid yn benodol i:

- Bwysau cerbyd (yn amrywio o 3.5 tonnelli i 12 tonnelli ac uwch),
- Dosbarth allyriad Ewro
- Y pellter a deithiwyd
- Y nifer o echelau

#### Cwestiynau

1. Pa newidiadau ddylid eu gwneud i'r Ardoll bresennol er mwyn sicrhau amcanion y DU wrth:
  - Wobrwyo gweithredwyr Cerbydau Nwyddau Trwm unigol sy'n cynllunio eu gwaith teithio'n fwy effeithlon ac i ddefnyddio'r offer mwyaf modern.
  - Helpu i yrru defnydd mwy effeithlon o'n ffyrdd.
  - Lleihau allyriadau sy'n cyfrannu at ansawdd aer gwael a newid hinsawdd.

Rhowch dystiolaeth i gefnogi'ch barn.

#### Cwestiynau

2. Mae'r Ardoll bresennol eisoes yn ystyried pwysau ac echelau. Wrth ddiwygio'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm, a ddylai'r Llywodraeth ystyried tâl yn seiliedig ar:
  - Y dosbarth allyriad Ewro?
  - Y pellter a deithiwyd?
  - Unrhyw ffactorau eraill?
3. Yr Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm presennol yn berthnasol i rwydwaith ffyrdd y DU yn ei gyfanrwydd. A ddylid gwneud newidiadau i gwmpas y cynllun?
4. Beth fyddai effaith y newidiadau hyn ar:
  - Y diwydiant cludiant?
  - Economi'r DU?
  - Lleihau allyriadau a gwella ansawdd aer?
  - Y rhwydwaith ffyrdd?

Rhowch dystiolaeth i gefnogi'ch barn.



### Technoleg

Mae'r Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm presennol wedi gwneud defnydd o'r datblygiadau mewn technoleg ddigidol, a bellach gwneir 97% o'r trafodion drwy borth ar-lein gan ddefnyddio cyfrifon cofrestredig. Dymunwn adeiladu ar y cynnydd hwn a dysgu hefyd gan fathau eraill o godi tâl Cerbydau Nwyddau Trwm a weithredwyd ledled Ewrop i sicrhau bod preifatrwydd a data pobl yn parhau i gael eu diogelu. Rydym yn awyddus i ddysgu beth sy'n gweithio, ac yn awyddus i gael barn pobl drwy'r alwad hon am dystiolaeth.

### Cwestiynau

5. Os yw lleoliad a/neu pellter a deithiwyd yn sail ar gyfer Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm diwygiedig, gall fod angen technoleg i sicrhau bod defnyddwyr yn talu am yr hyn a ddefnyddiant. A oes gennych chi unrhyw farn ar fanteision y technolegau canlynol:

- Adnabod Rhifau Cerbydau yn Awtomatig?
- *Tag and Beacon*?
- Uned ar y cerbyd yn nodi lleoliad y cerbyd drwy loerennau tracio (GPS, GNSS)?

A oes yna unrhyw ffurfiau eraill y dylid eu hystyried? E.e. a ddylem ystyried technoleg delemateg plygio i mewn fel y mathau a ddefnyddir ar hyn o bryd ar gyfer rheoli fflyd neu yswiriant 'blwch du'?

6. Gan ddefnyddio'r dewisiadau technoleg a grybwyllwyd yn gynharach, beth yw'r ffyrdd gorau o sicrhau bod data a phreifatrwydd personol unigolyn yn parhau'n ddiogel?

7. A oes gennych chi unrhyw farn ar orfodi effeithiol ar gyfer y gwahanol ddewisiadau technoleg i'w defnyddio ar gerbydau'r DU a rhai tramor?"

Rhowch dystiolaeth i gefnogi'ch barn.





## Department for Transport

### **Profiad defnyddiwr a lleihau'r baich rheoleiddiol**

Dymunwn gydweithio â'r diwydiant i wneud y cynllun mor gyfeillgar i ddefnyddwyr â phosib. Mae'r Llywodraeth yn ymwybodol o gostau eraill yn y maes hwn sy'n effeithio ar Gerbydau Nwyddau Trwm sy'n gweithredu yn y DU, a dymunwn ddefnyddio'r cyfle hwn i leihau'r baich rheoleiddiol.

#### **Cwestiynau**

8. Sut allwn ni sicrhau bod y ffyrdd o dalu'n adlewyrchu orau beth yw gofynion y defnyddwyr?
9. Sut all y gost helpu i greu tegwch ar gyfer mentrau bach a chanolig?
10. Pa newidiadau ellid eu gwneud i'r Ardoll i leihau'r baich gweinyddol a wynebir ar hyn o bryd gan gwmnïau cludiant?
11. A ddylai defnyddwyr yr Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm diwygiedig gael eu hintegreiddio gyda'r:
  - Cynlluniau codi tâl ar gerbydau presennol y DU, megis croesfannau toll?
  - Cynlluniau i'r dyfodol, megis Parthau Aer Glân?
  - Trethi cerbyd eraill yn y DU, e.e. Treth Cerbyd?

Rhowch dystiolaeth i gefnogi'ch barn.

### **Tystiolaeth economaidd ehangach**

Bydd y Llywodraeth yn ceisio adnabod dewisiadau addas ar gyfer gwella'r modd y codir yr Ardoll a'i dull o'i rheoli, gan felly groesawu ystod eang o dystiolaeth i'n cefnogi gyda'r dasg hon.

#### **Cwestiynau**

12. Yn sgil yr uchod, rhowch gyfeirnodau ar gyfer unrhyw dystiolaeth y gallech fod yn ymwybodol ohoni, ar effeithiau posib y gwahanol fathau o gynllun codi tâl ar Gerbydau Nwyddau Trwm. Yn enwedig, unrhyw ddata ar:
  - Lwybrau masnachol presennol a phatrymau teithio gweithredwyr cludiant.
  - Effaith traffig Cerbydau Nwyddau Trwm ar y Rhwydwaith Ffyrdd (lleol a strategol).
  - Y graddau y gallai newid yn yr Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm effeithio ar benderfyniadau logisteg a dewisiadau llwybrau'r gweithredwyr cludiant.
  - Unrhyw ddata pellach ar y costau a wynebir gan weithredwyr cludiant o ganlyniad i wahanol haenau o gostau ffyrdd a'r defnydd o wahanol dechnolegau.
  - Amrywiaeth ym mhrisiau gweithredwyr cludiant, neu sectorau penodol o'r diwydiant cludiant ffyrdd, gan gynnwys sut ac i ba raddau y trosglwyddir y costau ymlaen i gwsmeriaid.
  - Unrhyw ddata pellach ar gostau ynghlwm â sefydlu'r seilwaith technegol newydd angenrheidiol ar gyfer haenau penodol costau ffyrdd Cerbydau Nwyddau Trwm.

Rhowch dystiolaeth i gefnogi'ch barn.



## Department for Transport

### 7) Sut i ymateb

Ni ddylai cyflwyniadau o dystiolaeth fod yn hirach na 10 tudalen a dylid eu hanfon at: Mewnflwch Galwad yr Ardoll Cerbydau Nwyddau Trwm am Dystiolaeth: [HGVLevyCallforEvidence@dft.gsi.gov.uk](mailto:HGVLevyCallforEvidence@dft.gsi.gov.uk) Mae ffurflen ar-lein ar gael hefyd, sydd ar gael yma: <http://www.smartsurvey.co.uk/s/HGVLEVY/>

Dechreuodd yr alwad am dystiolaeth ar **22 Tachwedd 2017** a bydd yn parhau tan **26 Ionawr 2018**. Sicrhewch fod eich ymateb a'ch dystiolaeth yn ein cyrraedd cyn y dyddiad cau.

Mewn amgylchiadau eithriadol mi wnawn ni dderbyn cyflwyniadau ar bapur. Os bydd angen ichi gyflwyno copi ar bapur, anfonwch eich ymateb at:

**HGV Levy: Call for Evidence, Department for Transport, Zone 3/27, Great Minster House, 33 Horseferry Road, London, SW1P 4DR**

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

Os hoffech chi gael rhagor o gopiâu o'r ddogfen hon, mae hi ar gael ar wefan [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft) neu gallwch gysylltu â'r Adran gan ddefnyddio'r manylion isod os bydd arnoch angen fformatau eraill (Braille, CD sain, ac ati).

#### Camau nesaf

Cyhoeddir crynodeb o ymatebion i'r alwad hon am dystiolaeth ar ein gwefan wedi i'r alwad honno ddod i ben.

#### Rhyddid Gwybodaeth

Gellir cyhoeddi neu ddatgelu gwybodaeth a ddarperir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, yn cynnwys gwybodaeth bersonol, yn unol â'r Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 (FOIA) neu'r Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.

Os ydych am i wybodaeth a roddwch gael ei chadw yn gyfrinachol, dylech fod yn ymwybodol bod Cod Ymarfer dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio ag o 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 bod 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 cadw 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 unrhyw drydydd parti.





## 8) ATODIAD A: Profiad rhyngwladol

Gwlad	Trosolwg o'r cynllun	Mecanwaith ar gyfer casglu incwm
Yr Almaen	<p>Cyflwynwyd yn 2005. Cynllun codi tâl yn seiliedig ar bellter sy'n berthnasol i Gerbydau Nwyddau Trwm sy'n 7.5 tonnau neu drymach. Yn cwmpasu'r rhwydwaith traffyrdd cyfan a rhai priffyrdd eraill.</p> <p>Lefelau codi tâl rhwng €0.08 and €0.29 fesul km, yn ddibynnol ar wneuthuriad yr echel a'r safon Ewropeaidd.</p>	<p>Gall defnyddwyr un ai arwyddo cytundeb gyda Toll Collect, sy'n darparu offer i'w roi yn y cerbyd, neu dalu wrth fynd mewn manau gwasanaethu priodol ar y draffordd.</p> <p>Yn defnyddio dull codi tâl drwy loeren i ganfod cerbydau ar rannau o'r ffyrdd lle mae tâl yn ddyledus.</p>
Awstria	<p>Cyflwynwyd yn 2004. Cynllun codi tâl yn seiliedig ar bellter sy'n berthnasol i Gerbydau Nwyddau Trwm sy'n 3.5 tonnau neu drymach ac sy'n berthnasol i'r rhwydwaith traffordd cyfan. Mae tollau ychwanegol wedi eu gosod mewn rhai rhannau penodol o draffyrdd.</p> <p>Gosodir lefelau codi tâl rhwng €0.16 and €0.33 fesul km, yn ddibynnol ar wneuthuriad yr echel a'r safon Ewropeaidd a rhaid talu TAW ar y pris.</p>	<p>Cyflwynwyd Blychau-BO toll traffyrdd yn seiliedig ar bellter yn 2004.</p> <p>Gellir talu ymlaen llaw neu fel ôl-ddyled.</p> <p>Rhoddir dirwy o €240 gyda'r perygl o'r swm yn cynyddu i gosbau hyd at €3000, neu'r cerbyd yn cael ei gymryd er mwyn gwarantu taliad.</p>
Y Weriniaeth Siec	<p>Cyflwynwyd yn 2007. Casgliad toll yn seiliedig ar bellter. Mae'r cynllun yn cwmpasu'r rhwydwaith traffyrdd cyfan a rhai prif ffyrdd eraill – 1200km.</p> <p>Ar gyfer Cerbydau Nwyddau Trwm dros 12 tonnau i ddechrau ond ymestynwyd i 3.5 tonnau.</p>	<p>Gweinyddir y cynllun gan Kapsch, ar ran y Llywodraeth Siec.</p> <p>Tâl yn seiliedig ar y defnydd o rannau o draffyrdd.</p> <p>Mae defnyddwyr angen Uned ar y Cerbyd gyda blaendal a ad-delir. Mae dewisiadau talu ymlaen llaw a thalu wedyn ar gael.</p>
Benelwcs ac eraill	<p>Mae'r cynllun yn cynnwys traffyrdd yn bennaf yng Ngwlad Belg, Denmarc, Lwcsembwrg, Yr Iseldiroedd a Sweden.</p>	<p>Gweinyddir y cynllun gan AGES. Mae defnyddwyr domestig yn prynu trwyddedau blynyddol.</p>



## Department for Transport

Gwlad	Trosolwg o'r cynllun	Mecanwaith ar gyfer casglu incwm
	<p>Fodd bynnag newidiodd Gwlad Belg i system dalu yn seiliedig ar bellter yn gynharach yn 2016.</p> <p>Y gost yw €8 y diwrnod. Mae trwyddedau hirach (wythnosol, misol neu flynyddol) yn amrywio yn unol â rhifau echel a dosbarth allyriadau.</p>	<p>Mae defnyddwyr tramor yn prynu vignette yn unol â chymhwysedd. Talu ymlaen llaw yn unig.</p> <p>Amcangyfrif o'r cyfanswm trosiant yn y flwyddyn 1af: €460m (ac o hynny mae'r ffigwr tramor yn: €130m neu 29%).</p>
Slofacia	<p>Cyflwynwyd yn 2010. Tâl yn seiliedig ar bellter ar gyfer Cerbydau Nwyddau Trwm &gt; 3.5 tunnell.</p> <p>Mae'r gost yn berthnasol i rai traffyrdd a rhannau eraill o'r rhwydwaith – cyfanswm o tua 2,600km.</p> <p>Gosodir lefelau codi tâl rhwng €0.9 and €0.25 fesul km, yn ddibynnol ar wneuthuriad yr echel a'r safon Ewropeaidd a'r math o ffordd.</p>	<p>Gweinyddir y cynllun gan SkyToll ar ran yr 'NDS' (Traffyrdd Slofacia)</p> <p>Mae defnyddwyr angen Uned ar y Cerbyd y maen nhw eu hunain yn ei gosod – blaendal o €50 a delir –sy'n defnyddio technoleg lloeren.</p> <p>Ers 2014, gellir cynnig gostyngiad amrywiol o 11% i Gerbydau Nwyddau Trwm ar dollau ar gyfer pellteroedd dros 5,000km yn ystod blwyddyn galendr.</p>
Y Swistir <sup>8</sup>	<p>Mae'r cynllun yn cynnwys yr holl ffyrdd yn y Swistir a Liechtenstein.</p> <p>Mae'r gost yn seiliedig ar bellter a deithiwyd gyda gwahaniaethau yn ôl maint, gwneuthuriad echel a safon Ewropeaidd y cerbyd.</p>	<p>Gweinyddir y cynllun gan Weinyddiaeth Tolla Ffederal Y Swistir (FCA).</p> <p>Cysylltir yr offer yn y cerbyd i dacograff y cerbyd ac mae'r defnyddiwr yn darparu data misol i'r FCA (drwy'r post neu dros y rhyngwyd), ac yna anfonir bil at y defnyddiwr.</p>
America (Oregon - Cerbydau Nwyddau Trwm)	<p>Mae Cerbydau Nwyddau Trwm dros 12 tunnell yn gorfod talu treth yn ôl pwysau-milltir. Pennir y gost yn ôl pwysau'r cerbyd (y pwysau trymaf y gall weithio), pwrpas, a'r nwyddau a gludir a'r pellter a deithiwyd a gall y gost amrywio o 5 – 25 cent y filltir.</p>	<p>Mae'n ofynnol i bob gyrrwr Cerbyd Nwyddau Trwm ddarparu bond (\$100 – \$10,000) gyda'r Adran Drafnidiaeth i warantu taliad o ffioedd a threthi.</p>

<sup>8</sup> Nid yw system y Swistir dan gyfyngiadau deddfwriaeth yr UE mewn perthynas â stopio cerbydau ar ffiniau. Holl gostau ar gyfer Y Swistir wedi eu trosi o Francs Y Swistir i Euros er mwyn cael gwell cymhariaeth



# Department for Transport

Gwlad	Trosolwg o'r cynllun	Mecanwaith ar gyfer casglu incwm
America (Oregon – prawf newydd)	<p>Lansiwyd system brawf newydd yn 2015 ar gyfer pob defnyddiwr ffyrdd lle mae gwirfoddolwyr yn talu cost yn seiliedig ar bellter, yn hytrach na threth tanwydd. Ni chaniateir i fwy na 5,000 o geir a Cherbydau Nwyddau Ysgafn gymryd rhan. Gosodir y gost ar gyfer y defnydd o'r ffyrdd ar 1.5 cent y filltir. Yna mae'r defnyddwyr yn cael credydau ar eu bil ar gyfer y treth tanwydd a dalant wrth y pwmp.</p>	<p>Mae dewisiadau talu ymlaen llaw a thalu wedyn ar gael.</p>
America (Califfornia)	<p>Lansiwyd prawf ym mis Gorffennaf 2016 yn gofyn am wirfoddolwyr ar gyfer cynllun codi tâl i ddisodli'r dreth tanwydd. Cynigir pum gwahanol dull ar gyfer y cynllun peilot a gallai'r dull a ffefrir gael ei ddefnyddio wedyn fel sail i ddeddfwriaeth yn y dyfodol.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mae defnydd heb gyfyngiad ac yn seiliedig ar amser yn cael ei brynu am gyfnod penodol o amser (yn debyg i ffi cofrestru cerbyd/VED).</li> <li>• Trwydded milltiroedd – mae defnyddiwr yn talu ymlaen llaw i gael gyrru nifer penodol o filltiroedd</li> <li>• Tâl odomedr – mae'r defnyddiwr yn talu ffi fesul milltir yn seiliedig ar ffigwr cyfnodol ar odomedr.</li> <li>• Milltiroedd awtomatig heb ddata lleoliad cyffredinol – gan ddefnyddio OBU, mesurir y milltiroedd yn awtomatig gydag anfoneb cyfnodol yn cael ei chodi.</li> <li>• Milltiroedd awtomatig gyda data lleoliad cyffredinol – gan ddefnyddio OBU, adroddir y milltiroedd ac anfonebir y defnyddwyr, yn ogystal â data lleoliad cyffredinol sy'n sicrhau bod y defnyddiwr yn cael credydau am deithio y tu allan i'r dalaith neu ar ffyrdd preifat.</li> </ul>	<p>Nid yw'n ofynnol i wirfoddolwyr dalu unrhyw ffioedd fel rhan o'r prawf ond mae'r dewis ganddynt i gyflwyno taliad ffug er dibenion y prawf.</p>



Department  
for Transport

Gwlad	Trosolwg o'r cynllun	Mecanwaith ar gyfer casglu incwm

DRAFT