



# Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau Galwad am Dystiolaeth

Cofrestru cerbydau hanesyddol,  
clasurol, wedi'u hailadeiladu a  
cherbydau a drosir i drydan

**Adroddiad crynodeb ymatebion**

Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau  
Longview Road  
Treforys  
Abertawe  
SA6 7JL

**OGL**

© Crown copyright 2024

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu dan delerau Trwydded Llywodraeth Agored f3.0 ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i [nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3](https://nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3) neu ysgrifennwch i'r Tîm Polisi Gwybodaeth, yr Archifau Gwladol, Kew, Llundain, TW9 4DU neu anfonwch e-bost i: [psi@nationalarchives.gov.uk](mailto:psi@nationalarchives.gov.uk)  
Lle yr ydym wedi nodi unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti, bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

# Cynnwys

Trosolwg	4
Cyflwyniad a chefnidir i'r galwad am dystiolaeth	4
Y broses bresennol	5
Crynodeb o ymatebion:	5
Cerbydau hanesyddol a chlasurol	5
Cynllun cerbydau clasurol wedi'u hailadeiladu	8
Cerbydau wedi'u hailadeiladu	11
Cerbydau wedi'u hadfer	16
Cerbydau wedi'u hadeiladu o git neu wedi'u trosi o git	18
Cerbydau a newidiwyd yn llwyr	20
Cerbydau wedi'u trosi i yriant trydan	23
Rhifau cofrestru Q a QNI	24
Rhif Adnabod Cerbyd (VIN)	27
Beth mae gwledydd eraill yn ei wneud	30
Sefydlu grwpiau cynghori annibynnol	30
Cwestiwn ychwanegol	31
Camau nesaf	32

# Trosolwg

Yn 2024, lansiodd yr Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau (DVLA) a'r Adran Drafnidiaeth (DfT) alwad am dystiolaeth i gasglu barn a thystiolaeth am y polisiau sy'n llywodraethu cofrestru cerbydau clasurol a cherbydau wedi'u hailadeiladu, wedi'u hadeiladu o git, wedi'u haddasu o git, wedi'u newid yn sylweddol, clasurol wedi'u hail-greu a cherbydau sydd wedi'u trosi i drydan.

Agorodd yr alwad am dystiolaeth ar 9 Mai 2024 a daeth i ben ar 4 Gorffennaf 2024 a gwahoddwyd safbwyntiau a thystiolaeth ar 9 maes:

1. Cofrestru cerbydau hanesyddol a chlasurol
2. Cerbydau wedi'u hailadeiladu a'u hadfer
3. Cerbydau wedi'u hadeiladu o git
4. Cerbydau a newidiwyd yn llwyr
5. Cerbydau wedi'u trosi i yriant trydan
6. Rhifau cofrestru Q a QNI
7. Y Rhif Adnabod Cerbyd (VIN)
8. Beth mae gwledydd eraill yn ei wneud
9. Sefydlu grwpiau cynghori annibynnol

## Cyflwyniad a chefnidir i'r alwad am dystiolaeth

Mae'r gyfraith yn nodi bod yn rhaid i bob ceidwad cerbyd hysbysu'r DVLA o unrhyw newidiadau a wneir i'w cerbyd (waeth beth fo oedran y cerbyd) sy'n golygu bod y manylion a nodir yn nhystysgrif cofrestru'r cerbyd (V5CW) yn dod yn anghywir. Mae hyn yn caniatáu i ddiweddariadau gael eu gwneud i'r cofnod cerbyd a gedwir yn y DVLA, sydd wedyn yn cael ei ddangos ar y V5CW a'i rannu â phartneriaid gorfodi'r gyfraith.

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn egluro'r polisiau presennol, sydd wedi bod ar waith ers blynyddoedd lawer. Roedd y DVLA am geisio gwybodaeth arbenigol ynghylch a oes angen diweddarau'r polisiau hyn, yn enwedig i adlewyrchu technolegau esblygol sy'n cefnogi adfer ac ailadeiladu cerbydau a cherbydau sy'n cael eu trosi i drydan. Gofynnodd yr alwad am dystiolaeth hefyd ynghylch unrhyw awgrymiadau yn seiliedig ar wybodaeth ac arbenigedd yn y maes hwn a allai fod o gymorth i wella'r broses gofrestru ar gyfer y cerbydau hyn.

Yn gyffredinol, derbyniwyd 1,371 o ymatebion, gan gynnwys 1,162 gan unigolion a 129 gan y rhai a oedd yn cynrychioli sefydliadau. Gofynnwyd i'r rhai a oedd yn dymuno darparu ymateb gwblhau arolwg ar-lein a oedd yn cynnwys 46 o gwestiynau.

Roedd y cwestiynau'n cwmpasu:

- cwestiynau cefndirol, gan gynnwys a oedd y rhai a ymatebodd i'r alwad am dystiolaeth yn gwneud hynny ar ran sefydliad, neu fel unigolyn – gofynnwyd i'r rhai a ymatebodd ar ran sefydliad nodi'r math o sefydliad yr oeddent yn ymateb ar ei ran
- beth yw barn ymatebwyr ar y polisiau presennol ac a oedd y rhain yn dal yn berthnasol

- a oes angen polisiâu ar wahân ar gyfer cerbydau hanesyddol a chlasurol, a cherbydau wedi'u trosi'n rhai trydan
- a ddylai'r DVLA ystyried sefydlu grwpiau cynghori annibynnol i gefnogi cofrestru cerbydau hanesyddol
- a ddylai'r DVLA ystyried unrhyw arferion gorau o wledydd eraill y gellid eu gweithredu yn y DU
- a yw'r polisi presennol o aseinio rhifau cofrestru Q i gerbydau sydd wedi'u haddasu yn dal yn berthnasol

## Y broses gyfredol

Disgrifiodd yr adran hon y prosesau cyfredol sydd ar waith ar gyfer gwneud penderfyniadau cofrestru. Roedd hefyd yn cynnwys enghreifftiau o newidiadau sy'n cael eu gwneud i gerbydau a sut mae'r rheolau'n cael eu gweithredu pan fydd DVLA yn asesu'r newidiadau hyn.

## Crynodeb o'r ymatebion

Mae'r adroddiad hwn yn cynnwys crynodeb o'r ymatebion a dderbyniwyd ac yn amlygu'r prif themâu sy'n codi o'r alwad am dystiolaeth. Mae'n cynnwys sylwadau gair am air a thystiolaeth a dderbyniwyd gan y rhai a ymatebodd fel unigolion, a'r rhai a ymatebodd ar ran sefydliadau.

Er y cafwyd llawer o ymatebion gan unigolion, roedd amrywiaeth eang o brofiad ac arbenigedd ymhlith y rhai a ymatebodd, gan gynnwys clybiau perchnogion cerbydau a'u cyrff llywodraethu, gwneuthurwyr ac adferwyr.

Nid atebodd yr holl ymatebwyr bob cwestiwn, a chyflwynodd rhai wybodaeth gyffredinol neu grynodedd cyffredinol.

## Cerbydau hanesyddol a chlasurol

### Cwestiwn 3.1

**Beth ydych chi'n ystyried i fod yn gerbyd hanesyddol neu glasurol? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **1,115** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- 27% (296) – cerbyd 40 oed neu hŷn
- 20% (220) – cerbyd 30 oed neu hŷn
- 18% (201) – cerbyd 25 oed neu hŷn

Awgrymiadau eraill:

- 5% (52) – hen gerbyd neu gerbyd prin
- 3% (34) – cerbydau ddim yn cael eu cynhyrchu mwyach
- 2% (19) – cynrychioliadol o'i amser

### Cwestiwn 3.2

**Os ydych chi'n meddwl y dylai fod proses gofrestru ar wahân i gerbydau hanesyddol a chlasurol, beth fyddai'r broses gywir ar gyfer y cerbydau hyn? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **1,017** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Er bod nifer o awgrymiadau wedi'u gwneud, dywedodd 49% (500) y dylai'r broses gyfredol barhau, gyda sylwadau ar thema:

- 49% (500) – mae'r broses bresennol yn gweithio'n dda neu nid oes angen cael proses gofrestru ar wahân
- 7% (75) – cadw'r system gyfredol gyda rhai gwelliannau
- 7% (69) – yn credu y dylid cadw'r rhifau cofrestru sy'n gysylltiedig ag oedran (er bod safbwyntiau cymysg ynghylch a ddylai hyn fod yn rhan o broses ar wahân ai peidio)

“I don't see why there should be a separate registration process when the current one works fine. The problem occurs when the original number has been lost and an age related plate is requested and the provenance and originality of the machine is in question. This is currently done with dating certificates from owners clubs etc”.

“I think the current process works generally although requirements for major component changes are overcomplicated. Most/many of the vehicles will have had changes.”

“It is important to maintain the history and provenance of these vehicles, therefore it is imperative they keep the original registration marks etc, to show the age and heritage of these vehicles.”

### Cwestiwn 3.3

**Os ydych chi'n meddwl y dylai fod cyfres o rifau cofrestru yn benodol ar gyfer cerbydau hanesyddol a chlasurol, sut ydych chi'n dychmygu y byddai hyn yn gweithio? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **993** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Dywedodd y mwyafrif, 86% (854), nad oes angen cyfres benodol o rifau cofrestru ar gyfer cerbydau hanesyddol a chlasurol.

“I think this is already done relatively well – registration numbers should be issued to classic cars in an age-related manner.”

“I don't think this is necessary. The numbers just need to be age-related as currently done.”

### Cwestiwn 3.4

**A ddylai fod math newydd o wiriad diogelwch ar waith sy'n ystyried oedran cerbyd hanesyddol neu glasurol? Os felly, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **1,083** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Roedd 36% (394) yn teimlo nad oes angen math newydd o wiriad diogelwch.

Fodd bynnag, mae mwyafrif y sylwadau'n awgrymu bod angen math newydd o wiriad. Mae rhai o'r prif rai ar thema:

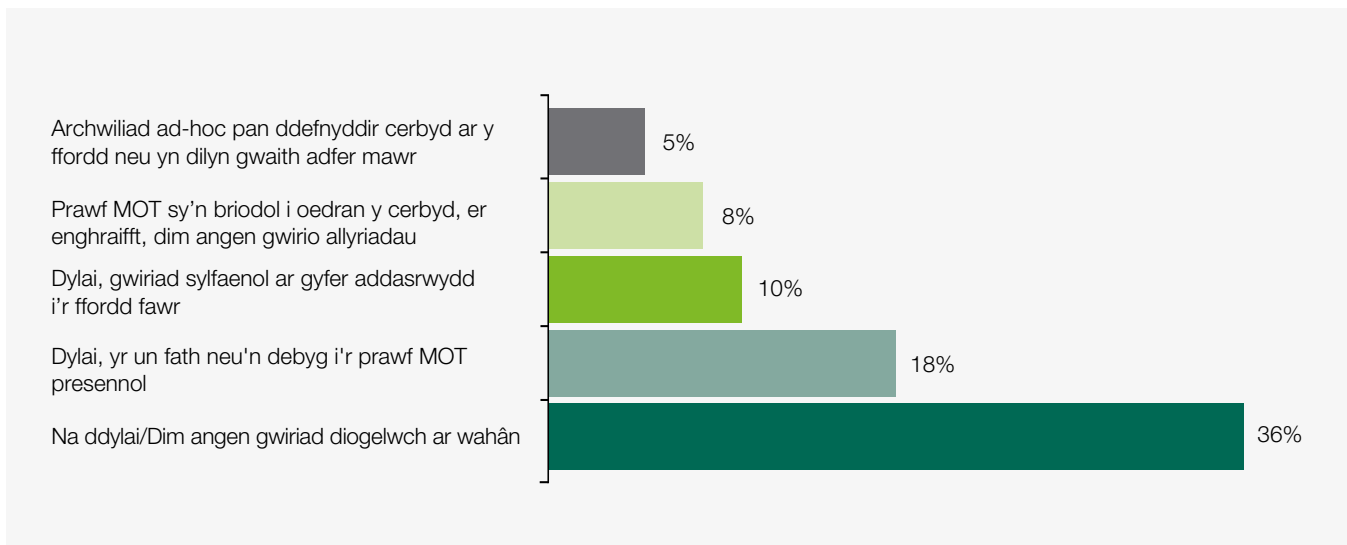
- 18% (196) – dylai, yr un fath neu'n debyg i'r prawf MOT presennol
- 10% (109) – dylai, gwiriad sylfaenol ar gyfer addasrwydd i'r ffordd fawr

- 8% – prawf MOT sy'n briodol i oedran y cerbyd, er enghraifft, dim angen gwirio allyriadau
- 5% – archwiliad ad-hoc pan ddefnyddir cerbyd ar y ffordd neu yn dilyn gwaith adfer mawr

“Yes an age and status-related ‘sympathetic’ style MOT would be useful, particularly for classic cars that are driven fairly regularly.”

“There should be some form of safety check to ensure vehicle is safe.”

“A one-off safety check following major restoration or repair work would be appropriate. Individual Vehicle Approval is not suitable in this context.”



### Cwestiwn 3.5

**A ddylid gwahaniaethu rhwng gwaith adfer, lle mae cerbyd sydd wedi'i gofrestru ar hyn o bryd â hanes sefydlog, o bosibl yn cael ei adnewyddu â rhai rhannau newydd, a cherbydau wedi'u hadeiladu fel replica heb fod yn seiliedig ar gerbyd cofrestredig, ond wedi'u hadeiladu o hen rannau? Os felly, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **1,053** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Roedd 32% (342) yn teimlo na ddylid gwahaniaethu.

Fodd bynnag, mae mwyafrif y sylwadau yn awgrymu bod angen gwahaniaethu.

Mae rhai o'r prif rai ar thema:

- 18% (191) – dylai (gwnaethpwyd awgrymiadau cyfyngedig)
- 7% – dylai, dylid cofrestru dyblygiadau fel rhai newydd os nad ydynt yn seiliedig ar gerbyd a gofrestrwyd yn flaenorol, siasi neu ffrâm wreiddiol
- 6% – dylai, dylid cofrestru dyblygiadau fel rhai newydd neu beidio â defnyddio hen rifau VIN
- 6% – dylai, dyblygiadau i fod yn destun archwiliad diogelwch, IVA neu MOT
- 5% – dylai, dylid rhoi rhif cofrestru Q i ddyblygiadau

“Where do you draw the line? Is there any reason to change the current system?”

“A replica not based on a registered vehicle, constructed from old parts, should not qualify as a historic vehicle. However, as a significantly modified vehicle, it should be subject to IVA on first registration, much like a kit car.”

“Yes. There is already the Q reg system for vehicles made from parts.”

“Replica vehicles are a class of their own. Many of them are effectively brand new using newly manufactured parts. They are valuable in terms of historic remembrance, but they should not be considered either historic or classic because they are neither.”

## Cynllun clasurol wedi’u hailadeiladu

### Cwestiwn 3.6

**Os ydych chi’n meddwl bod y canllawiau presennol yn berthnasol o hyd, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **762** o ymatebion i’r cwestiwn hwn.

Rhannwyd safbwyntiau bron yn gyfartal yma.

Cytunodd 40% (306) fod y canllawiau presennol yn dal yn berthnasol ac er na roddwyd llawer o resymau, y brif farn oedd nad yw’n achosi unrhyw broblemau felly nid oes angen newid pethau.

Fodd bynnag, mae ychydig o dan 40% yn credu nad yw'r canllawiau bellach yn berthnasol ac y dylid eu diweddarau. Mae rhai awgrymiadau ar gyfer gwella ar thema:

- 16% (119) – canllawiau ddim yn berthnasol bellach neu angen eu diweddarau yn gyffredinol
- 9% (65) – yn methu â chydabod bod defnyddio rhai cydrannau newydd yn anochel
- 3% – cael gofyniad MOT
- 2% – caniatáu addasiadau diogelwch

“Current guidance is ok, most of us understand it, why change it?”

“No. Things have moved on in the present classic car movement and continue to do so.”

“The current guidance is still largely relevant but fails to acknowledge that the use of some new components is likely to be unavoidable. For vehicles built with a separate body and chassis it is likely that a newly constructed body will be necessary.”

“The guidance is reasonable, but insistence on paper evidence to prove registration should be relaxed. Minor alterations (lighting, suspension, braking etc) which improve the safety of a car should be accepted.”

“Vehicles should have mot type test upon recommissioning or restoration.”

### Cwestiwn 3.7

**Beth ydych chi’n meddwl ddylai fod y diffiniad o gerbyd clasurol wedi’i ailadeiladu? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **814** o ymatebion i’r cwestiwn hwn.

Darparwyd cyfuniadau amrywiol o ddiffiniadau, a'r prif rai oedd:

- 12% (100) – wedi’i ailadeiladu i'r un fanyleb ddylunio â'r cerbyd gwreiddiol
- 12% (97) – wedi’i adeiladu gan ddefnyddio'r cyfan neu'r mwyafrif o rannau’r cyfnod
- 10% (79) – siasi, injan, corff neu flwch gêr gwreiddiol yn weddill



“A car which has been built up from mostly original components, from scratch, but long after production for that model finished.”

“Reconstructed with period parts, but allowing upgrades for safety.”

“A reconstructed classic vehicle still retains original or historical parts, such as the chassis and hence the chassis number, but features replacement, altered, or new components such as drivetrain, or power steering, air conditioning etc.”

### Cwestiwn 3.8

**Os ydych chi'n meddwl ei bod yn briodol sicrhau bod rhaid i'r cydrannau a ddefnyddir i adeiladu cerbyd fod yn fwy na 25 mlwydd oed ac o fewn y cyfnod y cynhyrchwyd y model cerbyd yn wreiddiol, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **911** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

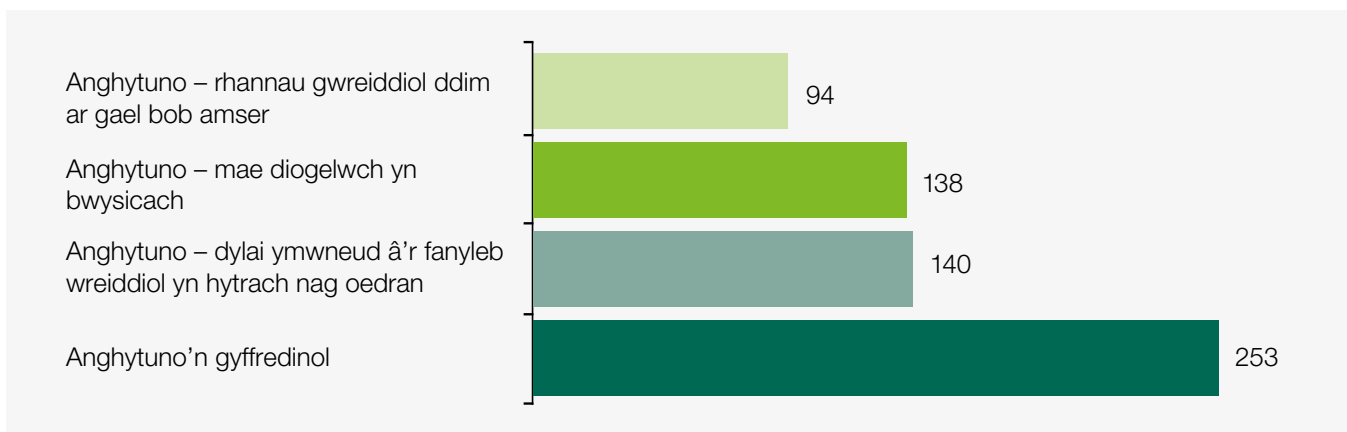
Mae'r mwyafrif yn anghytuno bod hyn yn briodol, a'r prif resymau yw:

- 28% (253) – anghytuno'n gyffredinol (amhenodol)
- 15% (140) – anghytuno – dylai ymwneud â'r fanyleb wreiddiol yn hytrach nag oedran
- 15% (138) – anghytuno – mae diogelwch yn bwysicach
- 10% (94) – anghytuno – rhannau gwreiddiol ddim ar gael bob amser

“Sometimes, original parts are simply not available and so a remanufacture or close it is used. It may not change the appearance or function of the vehicle but be of the same functionality.”

“No. Newly made to original or better components allowed where they increase safety, brakes, brake lines, disc brakes replacing drum brakes, abs additions, fuel cutoffs and fuel tanks.”

“The specification is more important than the age. New components are fine.”



### Cwestiwn 3.9

**Ydych chi'n meddwl y dylai'r cynllun clasurol wedi'u hailadeiladu fod yn benodol i gerbydau nad ydynt wedi'u cofrestru o'r blaen, neu a ddylai'r cynllun fod yn gymwys hefyd i gerbydau a gofrestrwyd eisoes sydd wedi cael eu hailadeiladu neu eu hadfer?**

Mae'r canlynol yn dangos canlyniadau'r 3 opsiwn a ddarparwyd i ymatebwyr, gyda'r 3 thema uchaf ar gyfer pob un:

507 (50.5%) Yn benodol i gerbydau nad oeddent wedi'u cofrestru o'r blaen (gyda 346 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- 27% (95) – mae gan gerbydau cofrestredig hanes y gellir ei olrhain a ddylai aros gyda'r cerbyd
- 15% (51) – annheg i gymhwyso'n ôl-weithredol
- 11% (38) – nid yw cerbydau wedi'u hadfer yr un peth â cherbydau sydd newydd eu hailadeiladu

“Should only apply to vehicles not previously registered, as any work on an existing vehicle that is registered would fall into other categories.”

“There is no need to include already registered vehicles, they're already registered!”

“A vehicle that has been already registered is not reconstructed. There should be reasonable understanding that restoring a vehicle can often require the majority of the parts removing and then reattaching as part of the refurbishment process. Reconstructed should only relate to previously unregistered vehicles.”

241 (24.0%) Hefyd yn berthnasol i gerbydau sydd eisoes wedi'u cofrestru sydd wedi'u hailadeiladu neu eu hadfer (gyda 155 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).

- 30% (46) – angen gwarchod y diwydiant ceir clasurol
- 14% (22) – dylid archwilio pob cerbyd
- 10% (15) – am resymau diogelwch

“There should be flexibility to allow the recreation of existing vehicles using parts from other cars or totally new parts as necessary.”

“An examination of any restored or reconstructed vehicle is a good idea.”

“Parts are subject to wear and need replacing. A re manufactured part to original specifications with perhaps an improved safety factor should be permitted.”

256 (25.5%) Ddim yn siŵr (gyda 76 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).

- 24% (18) – dim angen dosbarthiad/cynllun ail-greu
- 9% (7) – efallai na wyddys hunaniaeth cerbyd heb ei gofrestru
- 7% (5) – anodd pennu neu orfodi

“The scheme should be scrapped. It takes away people's basic human rights to express themselves through their vehicles. Vehicles have been modified right from the birth of the automobile.”

“You need to be careful to avoid just reconstructing from a pure identity, it has to be from some 'reasonable' physical vehicle of whatever condition.”

Cafwyd sylwadau gan 42 o ymatebwyr eraill na ddewisodd unrhyw un o'r opsiynau hyn, a'r prif un oedd:

- 55% (23) – dim angen dosbarthiad neu gynllun ail-greu

### Cwestiwn 3.10

**Beth ydych chi'n ystyried i fod yn gerbyd replica o gymharu â cherbyd clasurol neu hanesyddol wedi'i ailadeiladu? Rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **929** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Ystyrir mai'r prif wahaniaethau rhwng dyblygiad yn hytrach na chlasur wedi'i ail-greu yw:

- 25% (230) – yn edrych fel un gwreiddiol ond gyda gwahanol gydrannau mawr megis y siasi, y corff neu'r injan

- 24% (225) – mae dyblygiad yn edrych fel un gwreiddiol ond wedi'i adeiladu'n bennaf, neu'r cyfan, o gydrannau newydd
- 14% (130) – mae dyblygiad yn ddynewarediad neu gopi o gerbyd gwreiddiol, heb unrhyw hanes fel arfer

“A replica is one where some of the main components are not authentic to that model or period.”

“A replica vehicle looks like the original but the parts will be different.”

## Cerbydau wedi'u hailadeiladu

### Cwestiwn 3.11

**Beth ydych chi'n meddwl ddylai fod y diffiniad o gerbyd wedi'i ailadeiladu? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **899** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Ar wahân i'r 8% (76) a ddywedodd nad oes angen diffiniad, roedd awgrymiadau'n cynnwys:

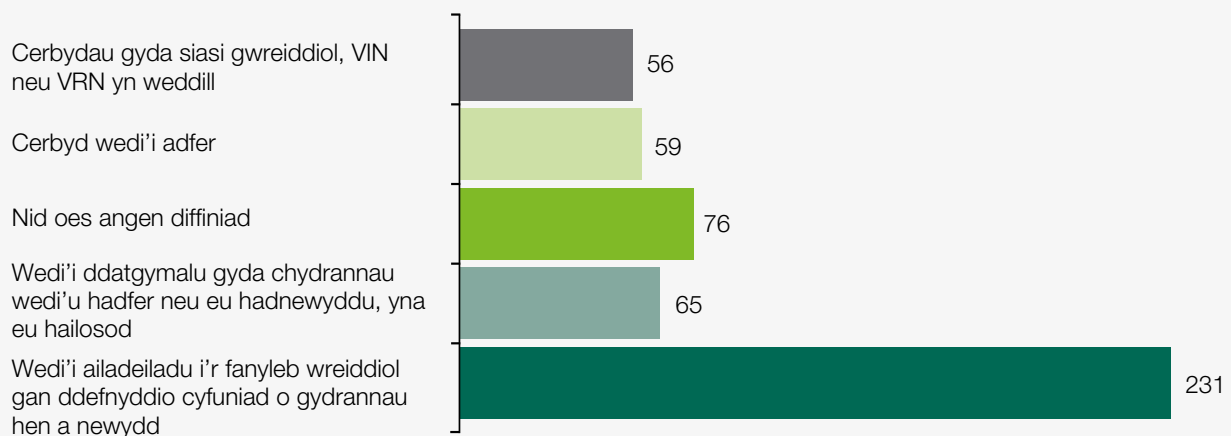
- 26% (231) – wedi'i ailadeiladu i'r fanyleb wreiddiol gan ddefnyddio cyfuniad o gydrannau hen a newydd
- 7% (65) – wedi'i ddatgymalu gyda chydrannau wedi'u hadfer neu eu hadnewyddu, yna eu hailosod
- 7% (59) – cerbyd wedi'i adfer
- 6% (56) – gyda siasi gwreiddiol, VIN neu VRN yn weddill

“One rebuilt from an original existing car.”

“Rebuilt using the original frame and as many of the original parts or period replacement parts.”

“A car which has been used but has been taken completely apart and put back together almost like new.”

“A rebuilt vehicle uses the chassis and body panels from the original vehicle. The chassis would carry the original VIN.”



### Cwestiwn 3.12

**Ydych chi'n meddwl bod y canllawiau presennol yn berthnasol o hyd? Er enghraifft, a yw'n cymryd technolegau ac arloesedd sy'n dod i'r amlwg i ystyriaeth. Os felly, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **879** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae barn gymysg ynghylch a yw'r canllawiau presennol yn dal yn berthnasol. Gwnaed nifer o awgrymiadau ar gyfer gwella:

- 12% (102) – mae'r canllawiau cyfredol yn iawn ond angen eu diweddarau, er enghraifft, ar gyfer trawsnewid cerbydau i drydan
- 11% (96) – rhy gyfyngol, er enghraifft, yn ei gwneud hi'n anodd cadw hunaniaeth a rhif cofrestru gwreiddiol
- 9% (76) – ni ddylai trawsnewidiadau trydan gael eu dosbarthu fel cerbydau clasurol neu hanesyddol wedi'u hailadeiladu
- 8% (72) – dylai ganiatáu ar gyfer addasiadau ychwanegol, er enghraifft, gwella diogelwch a dibynadwyedd

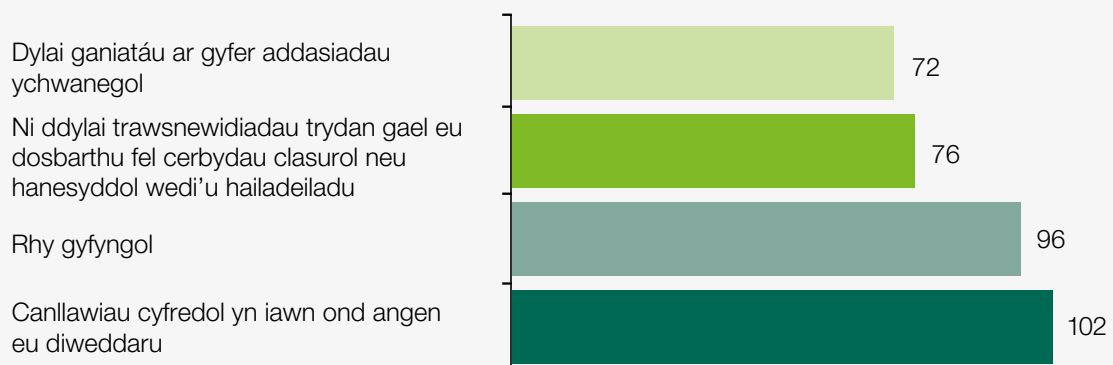
“Current guidance doesn't need replacing but with anything tweaks rather than a rewrite.”

“Electric conversions need a completely separate category. They are no longer classic cars.”

“The guidance is incorrect as restoring or lightly modifying a vehicle does not change what it is.”

“If improvements in safety and reliability are available they should be permitted for classics.”

#### Perthnasedd y canllawiau cyfredol



### Cwestiwn 3.13

Os ydych chi'n meddwl y dylai fod polisïau ailadeiladu ar wahân ar gyfer gwahanol fathau o gerbydau (beiciau modur, ceir, faniau ac ati), rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.

Cawsom **781** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae'r mwyafrif, 69% (536) yn credu na ddylai fod polisïau ar wahân.

I'r rhai sydd o blaid polisïau ar wahân, mae themâu'n cynnwys:

- 5% (39) – ie neu i gyd yn wahanol
- 3% (26) – ie, ar wahân ar gyfer beiciau modur yn unig
- 2% (16) – mae angen adolygu'r canllawiau presennol neu eu gwneud yn gliriach

“No. Unnecessarily complicated.”

“Yes, motorcycles are different to 4 wheeled vehicles, a motorcycle after an incident may need a new frame, but should still be classed as the original motorcycle, even with the new frame, this does not seem to happen now.”

### Cwestiwn 3.14

TI ba raddau ddylai cerbyd gael ei ailadeiladu cyn bod angen hysbysu DVLA?  
Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.

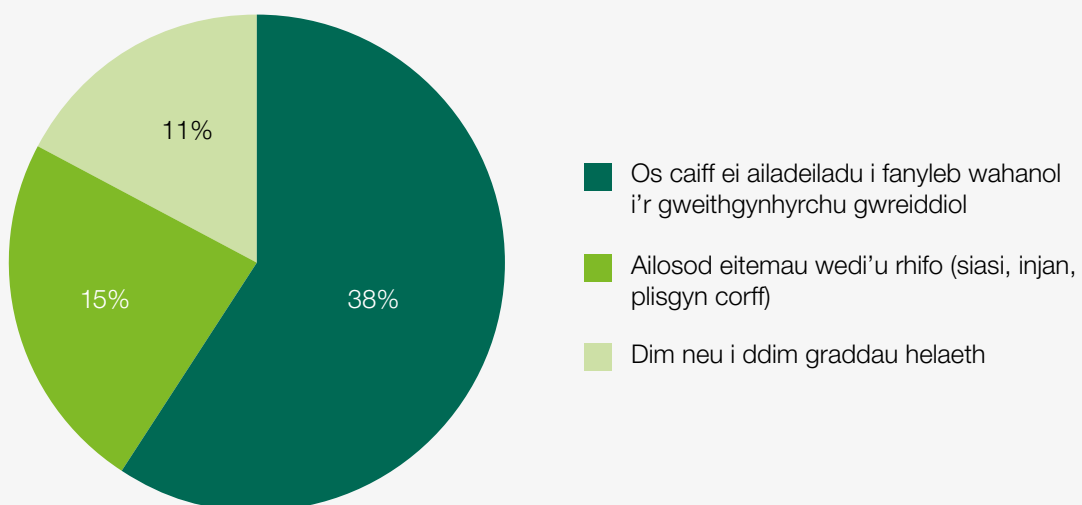
Cawsom **912** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- 38% (349) – os caiff ei ailadeiladu i fanyleb wahanol i'r gweithgynhyrchu gwreiddiol
- 15% (140) – ailosod eitemau wedi'u rhifo (siasi, injan, plisgyn corff)
- 11% (97) – dim neu i ddim graddau helaeth

“The appearance and functionality of the vehicle should retain a close resemblance to the original, else DVLA should be informed.”

“New chassis, repaired original is fine as is.”

“DVLA should never need informing if the vehicle is already registered. The car does not substantially change during a rebuild.”



### Cwestiwn 3.15

**A yw'r rhoi'r prif bwyslais ar gyfer asesu cerbyd wedi'i ailadeiladu ar addasiadau i'r siasi neu gragen corff unigol (neu ffrâm ar gyfer beiciau modur) yn briodol o hyd?**

**Os nad yw, beth arall y dylid ei ystyried? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Mae'r canlynol yn dangos yr ymatebion o'r 3 opsiwn a ddarparwyd i ymatebwyr, gyda'r 3 thema uchaf ar gyfer pob un:

**486 (48.6%) Ydy (gyda 112 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).**

Ar wahân i'r 31% (35) sy'n credu ei fod yn dal yn briodol, mae ystyriaethau eraill yn cynnwys:

- 24% (27) – newidiadau trên pŵer (injan, trawsyriant, gyriad, ac ati)
- 8% (9) – unrhyw beth yn ymwneud â diogelwch
- 6% (7) – os yw'n newid edrychiad gwreiddiol y cerbyd

“Modifications to suspension and propulsion should also be taken into account as some people do abuse the existing system of not having to have an MOT.”

“But allowing for anything which will improve safety as long as the ‘classic appearance’ is maintained.”

“I believe that only if a modification alters the vehicle in design or appearance, should there be any problem.”

**328 (32.8%) Nac ydy (gyda 273 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).**

Mae ystyriaethau eraill yn cynnwys:

- 22% (60) – dylid caniatáu atgyweiriadau siasi neu ungragen neu debyg, i wella cryfder a diogelwch
- 22% (59) – newidiadau trên pŵer (injan, trawsyriant, gyriad, ac ati)
- 9% (25) – ni ddylai addasiadau sy'n cyd-fynd â hanes y cerbyd newid hunaniaeth

“100% not the correct way. If anything with a rebuilt vehicle, the engine and other components are just as important as the chassis/monocoque. Matching numbers should also be taken into consideration.”

“Too much emphasis is on the chassis – this should be able to be renewed without changing the registration, like modern cars.”

**186 (18.6%) Ddim yn siŵr (gyda 68 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).**

- 24% (16) – dylid caniatáu atgyweiriadau siasi neu ungragen neu debyg, i wella cryfder a diogelwch
- 13% (9) – newidiadau trên pŵer (injan, trawsyriant, gyriad, ac ati)
- 9% (6) – yn dibynnu ar safon y cydrannau a ddefnyddiwyd neu ansawdd y gwaith

“It should be emphasised that alterations to a chassis or shell should only matter if they are design alterations. If for example part of a chassis has rusted and been effectively repaired, it should not be considered altered.”

“This depends very much on what is actually being done, rebuilding a Land Rover onto a new chassis should be acceptable, as it is far safer to do this than a poorly repaired old chassis.”

Ni ddewisodd 23 o ymatebwyr eraill unrhyw un o'r opsiynau ond gwnaethon nhw sylwadau, a'r brif ystyriaeth oedd ‘Newidiadau trên pŵer’ (injan, trawsyriant, gyriad, ac ati).

### Cwestiwn 3.16

**Ar ba bwynt ddylai addasiad siasi neu cragen corff unigol (neu ffrâm ar gyfer beiciau modur) effeithio ar hunaniaeth cerbyd sydd wedi cael ei adeiladu? Rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

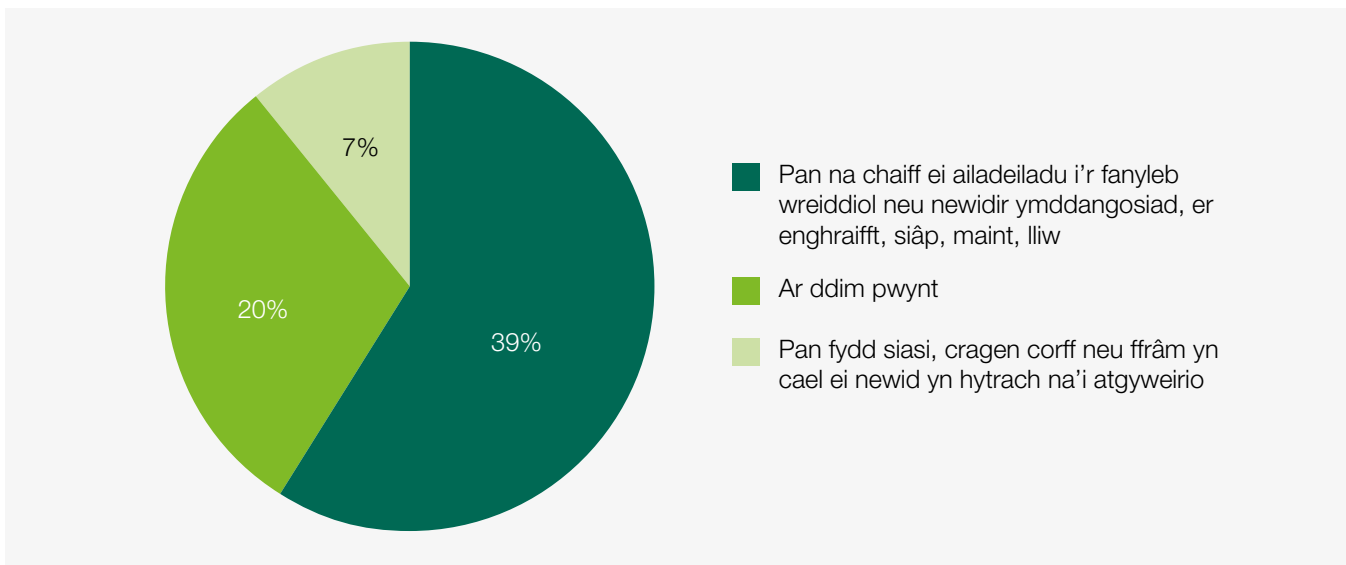
Cawsom **850** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- 39% (332) – pan na chaiff ei ailadeiladu i'r fanyleb wreiddiol neu newidir ymddangosiad, er enghraifft, siâp, maint, lliw
- 20% (167) – ar ddim pwynt
- 7% (58) – pan fydd siasi, cragen corff neu ffrâm yn cael ei newid yn hytrach na'i atgyweirio

“It's appearance if the vehicle looks the same no problem.”

“At no point, providing the vehicle is fundamentally the same or can be identified as such by an average person.”

“The identity should only be affected if a new body shell or frame is fitted.”



### Cwestiwn 3.17

**Os ydych chi'n ystyried ei bod yn bwysig i ddefnyddiwr sy'n prynu cerbyd wybod os yw wedi cael gwaith ailadeiladu neu adfer mawr wedi'i wneud iddo, rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **890** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae 49% (440) yn ei ystyried yn bwysig, a'r brif thema yw y dylai dogfennaeth neu hanes y cerbyd fod ar gael i'r prynwr.

Nid yw 48% (430) yn ei ystyried yn bwysig, gyda rhesymau yn cynnwys:

- 16% (146) – cyfrifoldeb prynwr i wirio
- 12% (108) – ddim yn bwysig (amhenodol)
- 7% (65) – dylai unrhyw addasiadau fod yn amlwg i selogion

“It is important to understand the condition and history of a vehicle, all major work should be documented and that information given to the customer. This is a commercial matter and not one that would involve the DVLA.”

“No, it’s the buyers responsibility to make sure they happy with the history and any work carried out on the vehicle.”

“People buying a classic vehicle will know if it has had a rebuild or not.”

## Cerbydau wedi’u hadfer

### Cwestiwn 3.18

**Ydych chi’n meddwl y dylai cerbydau wedi’u hadfer barhau i gael eu hasesu yn unol â’r polisi presennol ar gyfer cerbydau wedi’u hailadeiladu neu a ddylai fod proses benodol ar gyfer asesu cerbydau wedi’u hadfer?**

Mae’r canlynol yn dangos canlyniadau’r 3 opsiwn a ddarparwyd i ymatebwyr, gyda’r 3 thema uchaf ar gyfer pob un:

**508 (51.2%) Parhau i gael eu hasesu yn unol â’r polisi presennol ar gyfer cerbydau wedi’u hailadeiladu (gyda 261 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).**

Ar wahân i ddweud nad oes angen newid, 63% (164), mae themâu eraill yn cynnwys:

- 6% (15) – dylai wedi’i adfer ac wedi’i ailadeiladu fod yn un categori i osgoi dryswch
- 5% (14) – MOTs i’w cynnal yn dilyn adferiad

**264 (26.6%) Dylid cael proses benodol ar gyfer asesu cerbydau wedi’u hadfer (gyda 209 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).**

Mae themâu’n cynnwys:

- 15% (32) – nid yw cerbydau wedi’u hadfer yr un fath â’r rhai wedi’u hailadeiladu
- 13% (27) – angen asesiad neu arolygiad annibynnol gan arbenigwr
- 11% (23) – MOTs i’w cynnal yn dilyn adferiad

**220 (22.2%) Ddim yn siŵr (gyda 94 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).**

Ar wahân i 17% (16) a ddywedodd nad ydynt yn siŵr neu’n gyfarwydd â’r polisi presennol, mae themâu eraill yn cynnwys:

- 17% (16) – dim angen archwiliad neu brawf penodol ar gyfer cerbydau wedi’u hadfer
- 16% (15) – MOTs i’w cynnal yn dilyn adferiad
- 12% (11) – ni ddylai DVLA ymyrryd

Ni ddewisodd 37 o ymatebwyr eraill unrhyw un o’r opsiynau a ddarparwyd ond ychwanegon nhw sylwadau, gyda themâu tebyg i’r uchod.



### Cwestiwn 3.19

**Beth ydych chi'n meddwl ddylai fod y diffiniad o gerbyd wedi'i adfer? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **826** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Ar wahân i 15% (122) a ddywedodd nad oes angen diffiniad ar wahân, dyma'r prif awgrymiadau:

- 25% (207) – wedi'i adfer i'r safon neu ymddangosiad gwreiddiol
- 14% (114) – wedi'i adfer gan ddefnyddio cymaint o rannau gwreiddiol â phosibl
- 5% (45) – wedi'i adfer fel y gwreiddiol, gyda nodweddion diogelwch modern

“A restored vehicle is one that has been taken apart and restored back to the original condition.”

“Restored using a combination of existing refurbished, new old stock and reproduction parts with appropriate modifications.”

“A vehicle rebuild to the concept of the original vehicle but including modern updates for reliability, safety or emissions.”

### Cwestiwn 3.20

**Os ydych chi'n meddwl y dylai fod polisiau ar wahân ar gyfer gwahanol fathau o gerbydau (beiciau modur, ceir, faniau, ac ati), rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **681** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Ar wahân i 76% (520) sy'n meddwl nad oes angen polisi ar wahân, mae safbwyntiau eraill yn cynnwys:

- 8% (57) – ie neu bob un yn wahanol felly angen eu polisiau eu hunain
- 3% (22) – polisi ar wahân ar gyfer beiciau modur
- 2% (13) – na, ond ystyried dull gwahanol ar gyfer cerbydau masnachol neu amaethyddol

“No. A restored vehicle is just that. It doesn't matter if it's a motorbike or a bus. It's had money, and a lavish attention for detail, and probably love poured in to it.”

“Different vehicles have different uses and purposes. Each type of vehicle should be assessed on its use.”

“Motorcycles are very much easier to restore and maintain than other vehicles. Components are easy to access and replace.”

### Cwestiwn 3.21

**Ar ba bwynt ddylai addasiad siasi neu gragen corff unigol (neu ffrâm ar gyfer beiciau modur) effeithio ar hunaniaeth cerbyd sydd wedi cael ei adfer? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **761** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Ar wahân i 15% (117) nad ydynt yn cytuno y dylai addasiadau o'r fath effeithio ar yr hunaniaeth, rhoddwyd nifer o safbwyntiau gwahanol, gan gynnwys:

- 28% (215) – pan yw ymddangosiad neu swyddogaeth yn cael ei newid, er enghraifft, siâp neu faint, defnydd y cerbyd

- 8% (61) – pan yw siasi, cragen corff neu ffrâm yn cael ei newid yn hytrach na'i atgyweirio
- 7% (49) – dim ond pan wneir newidiadau sylweddol neu fawr i'r cerbyd

“When it changes the appearance or functions of that which was original but must be significant (not just something like adding a spoiler or fitting mirror that it never had before).”

“Only if replaced. Repair to the same standard should not affect identity.”

“Major change to chassis or frame.”

### Cwestiwn 3.22

**Os ydych chi'n ystyried ei bod yn bwysig i ddefnyddiwr sy'n prynu cerbyd wybod os yw wedi cael gwaith adfer mawr wedi'i wneud iddo, rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **730** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae 43% (314) yn ei ystyried yn bwysig, a'r brif thema yw y dylai dogfennaeth neu hanes y cerbyd fod ar gael i'r prynwr.

Nid yw 55% (403) yn ei ystyried yn bwysig, gyda rhesymau yn cynnwys:

- 16% (115) – cyfrifoldeb y prynwr i wirio
- 13% (93) – dylai unrhyw addasiadau fod yn amlwg i selogion
- 8% (59) – ni ddylai DVLA fod yn rhan o hyn, gadewch ef i'r gwerthwr a'r prynwr

“Only where significant changes have occurred, eg replacement of a chassis or bodyshell.”

“Buyer’s responsibility to make his her own checks that they are happy to purchase.”

“In my professional opinion, this is not really necessary. It would be up to the consumer to verify for themselves in this case, since if the vehicle is ‘restored’ rather than ‘rebuilt’ then the identity should not be in question, and thus beyond the DVLA’s reasonable scope of operation.”

## Cerbydau wedi'u hadeiladu o git ac wedi'u trosi o git

### Cwestiwn 3.23

**Os ydych chi'n meddwl bod y canllawiau presennol yn berthnasol o hyd, rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **680** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae 43% (292) yn cytuno bod y canllawiau presennol yn dal yn berthnasol ac er na roddwyd llawer o resymau, y brif farn yw ei fod yn sector bach nad oes angen ei reoleiddio ymhellach.

Mae rhai awgrymiadau ar gyfer gwelliannau ar thema:

- 5% (36) – gwneud newidiadau i brofi, adeiladu neu ddefnydd y cerbydau
- 5% (36) – dylai deddfwriaeth fod yn llai llym neu fod yn decach
- 3% (23) – trefnu deddfwriaeth ar wahân ar gyfer ceir wedi'u hailadeiladu a cheir cit

“There is no evidence that the current guidance is no longer relevant. Therefore, it should remain.”

“This needs simplification, it's far too complicated and doesn't allow enough reconditioned major parts rather than new.”

“Kit-built or converted should require inspection (as currently SVA).”

### Cwestiwn 3.24

**Os ydych chi'n meddwl y dylai cydrannau wedi'u hatgyflyru neu eu hailgynhyrchu gael eu hystyried yr un fath â chydrannau newydd sbon, rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **764** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae 71% (540) yn credu y dylid ystyried cydrannau wedi'u hadnewyddu neu eu hailweithgynhyrchu yr un fath â'r rhai sy'n newydd sbon. Y brif farn yw eu bod yn aml o ansawdd gwell na chydrannau newydd.

O'r 16% nad ydynt yn cytuno, dim ond ychydig o resymau a roddwyd er bod rhai yn teimlo y bydd cydrannau newydd yn fwy diogel.

“Provided manufactured to the same (or safety-improved) standards, it should not matter.”

“Reconditioned and remanufactured components should not be considered as new but as pure replacement parts.”

### Cwestiwn 3.25

**A ddylai cydrannau wedi'u hatgyflyru neu eu hailgynhyrchu gael eu hasesu i sicrhau eu bod yn bodloni'r manylebau i'w defnyddio ar gerbyd gwahanol i'r un y cawsant eu dylunio ar ei gyfer? Os felly, rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **756** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae 47% (351) yn teimlo nad oes angen asesiad neu nad yw'n ymarferol.

O'r rhai a roddodd reswm o blaid asesiad, mae'r sylwadau ar thema:

- 29% (222) – ie (gall hefyd gynnwys rhestr o fanylion y gydran, amgylchiadau, profion, diogelwch neu ffynhonnell)
- “No it's not necessary they are no different to new parts.”
- “Yes, these parts must meet the same specification, performance and tolerances as the original part.”

### Cwestiwn 3.26

**Os ydych chi'n meddwl y dylai cerbydau wedi'u hadeiladu o git gael eu cofrestru fel cerbydau newydd os oes ganddynt fwy nac un gydran wedi'i hatgyflyru neu wedi'i hailgynhyrchu, rhwch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **725** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae 46% (331) yn teimlo nad oes angen unrhyw newidiadau.

O'r rhai sy'n credu y dylai cerbydau wedi'u hadeiladu â chit gael eu cofrestru fel rhai newydd, mae'r rhesymau'n cynnwys:

- 32% (234) – ie (maen nhw newydd eu hadeiladau neu dylid eu profi am ddiogelwch)
- 4% (29) – dylai fod â deddfwriaeth ar wahân ar gyfer ceir cit neu rif cofrestru Q

“No, kit-built vehicle should never be registered as new vehicles where they use reconditioned parts. This will cause confusion in the marketplace and enable the passing off of new vehicles where they are actually based on old reconditioned parts.”

“Yes they should be classed as new, the majority of reconditioned or remanufactured parts are made to the same standards or better than the originals.”

“Kit vehicles by their nature are a combination of many manufacturers’ parts of different ages and designs melded together. As such how the vehicle behaves on the road and its safety aspect need to be carefully tested. As the car is from many sources it has no identity and should be considered a new vehicle.”

### Cwestiwn 3.27

**Os ydych chi'n meddwl y dylai'r V5CW ddangos bod y cerbyd wedi cael ei adeiladu gan ddefnyddio cydrannau a ailgyflyrwyd neu a ailgynhyrchwyd, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **737** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Nid yw 58% (428) yn credu bod hyn yn angenrheidiol.

O'r rhai sy'n credu y dylai'r V5CW nodi hyn, y prif reswm am 26% (192) yw y dylai nodi'n gyfan gwbl neu'n rhannol (yn bennaf i hysbysu darpar brynwyr).

“No, if they are to the original design spec.”

“This is not necessary. There is no in shame in buying spares from a car breakers/dismantlers. An excellent source of parts. It would also make unnecessary admin for DVLA.”

“It could be shown on the V5. This would encourage the buyer to check which parts etc.”

### Cwestiwn 3.28

**Os ydych chi'n meddwl ei bod yn bwysig darparu tystiolaeth i ddangos o ble mae rhannau a ailgyflyrwyd neu a ailgynhyrchwyd yn cael eu caffael, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **711** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Nid yw 58% (413) yn meddwl ei bod yn bwysig darparu tystiolaeth yn dangos o ble y daeth y cydrannau.

O'r 21% (152) sy'n credu y dylid darparu'r dystiolaeth hon, awgrymwyd y gallai tystiolaeth hefyd gynnwys rhestr o fanylion y gydran, neu ei dangos ar dderbyniadau gwerthu.

“No, not really necessary, a knowledgeable owner or prospective purchaser will be able to use their own judgement and knowledge.”

“This should form part of the bill of sale.”

“Yes, as substandard parts can be sourced from crashed vehicles which may look ok but have undergone stresses that cannot be seen by just looking.”

## Cerbydau a newidiwyd yn llwyr

### Cwestiwn 3.29

**Beth ydych chi'n meddwl ddylai fod y diffiniad o gerbyd wedi'i newid yn llwyr a pham? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **840** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- 67% (563) – yn credu y dylai'r diffiniad fod yn unrhyw newid mawr yn y cydrannau gwreiddiol neu'r tebygrwydd (er enghraifft, perfformiad injan neu drawsyrant, neu gorff neu ffrâm)

- 11% (90) – yn credu bod y diffiniad presennol yn ddigonol, neu y dylai'r cyfrifoldeb fod ar drydydd parti i benderfynu, er enghraifft, y prynwr neu'r gyrrwr, neu dechnegydd cymwys

“A vehicle that has had its chassis shortened/lengthened or strengthened for additional weight. Or its appearance is significantly different from the original.”

“A vehicle that is drastically different from how it would have left the factory.”

### Cwestiwn 3.30

**Os ydych chi'n meddwl bod y canllawiau presennol yn berthnasol o hyd, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **598** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- 35% (212) – yn credu bod y canllawiau presennol yn dal yn berthnasol
- 23% (136) – yn credu bod angen diweddarau'r canllawiau i gynnwys dulliau newydd neu ddatblygol, technolegau, mathau o gerbydau, gorfodi ac ati
- 9% (53) – yn credu nad yw'r canllawiau presennol yn berthnasol neu'n rhy gymhleth

Mae 31% arall (185) yn ansicr o'r canllawiau neu heb roi unrhyw ymateb perthnasol.

“I feel the current guidelines are perfectly acceptable.”

“The term 'radically altered' should only apply to vehicles so drastically altered that the original historic vehicle has ceased to be. The point at which that line is crossed should be decided by a (V765) stakeholder group of experts alongside DVSA and DVLA. The current points system is not fit for purpose.”

“The current guidance needs updating to encompass new technologies, processes and materials.”

### Cwestiwn 3.31

**I ba raddau ddylai cerbyd gael ei newid yn llwyr cyn bod angen rhoi gwybod i DVLA? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **781** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- 50% (392) – dylid hysbysu'r DVLA am unrhyw newidiadau i'r cydrannau gwreiddiol, dosbarth y cerbyd neu debygrwydd (er enghraifft, perfformiad injan neu drawsyriant, neu gorff neu ffrâm)
- 12% (96) – dylid hysbysu'r DVLA o unrhyw newidiadau nad ydynt bellach yn cyd-fynd â'r wybodaeth ar y V5CW

Ni roddodd 26% arall (200) unrhyw ymateb perthnasol neu maent yn teimlo nad oes angen hysbysu'r DVLA.

“Structural and significant aerodynamic modifications should require the vehicle to undergo an inspection as a VOSA test centre to ensure that they are road worthy and the modifications have not reduced the safety of the original vehicle that could compromise the safety of the user, future users or other road users/public.”

“The current system and criteria for notifying the DVLA are reasonable. The re-registration requirements and testing is disproportionate and not fit for purpose.”

### Cwestiwn 3.32

**A ddylai'r brif bwyslais ar gyfer asesu cerbyd wedi'i newid yn llwyr fod ynghylch addasiadau i'r siasi neu gragen corff unigol neu a ddylai cydrannau eraill gael eu hystyried hefyd? Os felly, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **763** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae 25% (196) yn fodlon ar y canllawiau presennol, gan gytuno y dylai'r prif bwyslais ar addasiadau fod i'r siasi neu gragen y corff.

Awgrymiadau ar gyfer cynnwys cydrannau eraill yw:

- 34% (256) – dylid ystyried cydrannau eraill hefyd, er enghraifft, injan neu drawsyriant ac ati
- 11% (88) – dylid ystyried yr holl gydrannau, neu unrhyw beth nad yw bellach yn cyd-fynd â'r wybodaeth ar y V5CW
- 4% (31) – dim ond unrhyw beth sy'n effeithio ar ddiogelwch y cerbyd y dylid ei ystyried

**“Brakes, suspension and steering must also be part of any assessment. Stretch limos will be heavier, and have a greater payload. Safety critical components must be up to the job.”**

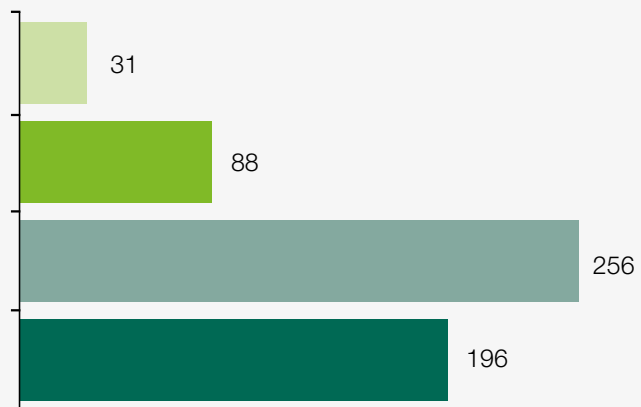
**“Main emphasis should be based on whether the alterations affect the vehicle performance or safety.”**

Dim ond unrhyw beth sy'n effeithio ar ddiogelwch y cerbyd y dylid ei ystyried

Dylid ystyried yr holl gydrannau, neu unrhyw beth nad yw bellach yn cyd-fynd â'r wybodaeth ar y V5CW

Dylid ystyried cydrannau eraill hefyd, er enghraifft, injan neu drawsyriant ac ati

Yn hapus gyda'r canllawiau presennol, yn cytuno y dylai'r prif bwyslais ar addasiadau fod i'r siasi neu gragen y corff



# Cerbydau wedi'u trosi i yriant trydan

## Cwestiwn 3.33

**Os ydych chi'n meddwl y dylai fod polisi penodol ar wahân ar gyfer asesu cerbydau sydd wedi cael eu trosi i drydan, sut fyddai'r polisi neu broses yn edrych? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **841** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae'r mwyafrif yn ffafrio polisi ar wahân, ag awgrymiadau ar gyfer y broses yn cynnwys:

- 18% (155) – asesiad diogelwch neu archwiliad i'w gynnal ar y cerbyd i sicrhau bod y trawsnewid wedi'i wneud yn gywir.
- 13% (109) – cytuno (amhenodol)
- 5% (46) – dylid asesu pwysau'r batri yn erbyn pwysau'r cerbyd a gwneud gwaith uwchraddio os oes angen

“Should be a safety test to ensure the conversion has been carried out safely.”

“Yes. It should assess the weight of batteries and motors and the effect on the chassis and handling characteristics.”

“ICE vehicles that are converted to electric require a separate policy as the whole vehicle is subjected to unknown stresses and strains...”

## Cwestiwn 3.34

**Os ydych chi'n meddwl y dylai fod profion diogelwch penodol i gerbydau sydd wedi cael eu trosi i drydan, beth ddylai'r profion hyn eu cynnwys? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **775** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae awgrymiadau'n cynnwys:

- 18% (137) – gwiriadau diogelwch batris neu wifrau trydanol
- 13% (99) – profi i sicrhau bod y cerbyd yn gallu ymdopi â'r pwysau ychwanegol
- 12% (95) – prawf MOT blynyddol sy'n addas ar gyfer cerbydau trydan (EVs)

“There should be a testing policy based on the electrical safety/integrity of the electrical system installed, and any impact the additional weight of the electrical system has on the overall braking efficiency of the vehicle. I base this on the potential hazard of high voltage battery systems, the fire hazards, and on the risk to mechanics working on these vehicles in the future.”

“Yes. Vehicles converted to electric should have to undergo an electrical safety check, carried out by an authorised body. This should include an MOT but focus on the safety of the electrification work. Orange cables should be mandatory for all high voltage applications to ensure the safety of persons carrying out subsequent work and responders to emergencies.”



### Cwestiwn 3.35

**Ar ba bwynt ddylai addasiad siasi neu gragen corff unigol (neu ffrâm ar gyfer beiciau modur) effeithio ar hunaniaeth y cerbyd sydd wedi cael ei drosi i drydan? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **715** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae awgrymiadau'n cynnwys:

- 28% (197) – ar adeg y trosiad
- 21% (147) – pan yw'r siasi neu'r cerbyd ungragen wedi'i newid yn sylweddol
- 5% (39) – pan fo pwysau'r cerbyd yn fwy na'r dyluniad gwreiddiol neu'n gwanhau'r strwythur

“As soon as it is converted, from that point it is a totally different vehicle and should undergo radical testing of its suitability for road use. This is because the massive weight of batteries substantially alters the original designer’s weight distribution and handling qualities.”

“You should be able to switch from ICE to electric propulsion without affecting the identity as long as the vehicle has the original chassis, frame or monocoque.”

## Rhifau cofrestru Q a QNI

### Cwestiwn 3.36

**Os ydych chi'n ystyried y dylai rhif cofrestru Q gael ei aseinio i gerbydau yn unig lle mae'r hunaniaeth yn anhysbys neu nad yw'n gallu cael ei bennu, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **726** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- Mae 32% (231) yn credu bod y broses bresennol yn ddigonol ac y dylai aros yn ei lle
- Mae 22% (160) o'r farn y dylid neilltuo platiau Q dim ond pan na ellir pennu hunaniaeth y cerbyd, neu nad oes ganddo hunaniaeth flaenorol
- Mae 5% (36) yn credu bod y broses yn gweithio'n dda ar gyfer ceir cit a 3% arall (22) yn credu ei bod yn rhoi eglurder i ddarpar brynwyr

I'r rhai nad ydynt yn cytuno â'r system bresennol, cafwyd amrywiaeth o sylwadau ynghylch pam eu bod yn teimlo nad yw'r system rhif cofrestru Q yn gweithio. Y prif themâu yw eu bod yn annheg neu eu bod yn dibrisio gerbydau, dylid neilltuo rhif cofrestru sy'n gysylltiedig ag oedran fel dewis arall neu mai dim ond pan yw pob opsiwn arall wedi'i ddihysbyddu y dylid neilltuo rhifau Q.

“A Q plate is understood for being a vehicle with undocumented history. Buyer beware! Keep the system. It works.”

“Q plates are for unknown vehicles, not for cars that have been registered correctly in year of manufacture.”



“A genuine vehicle, whether restored to a standard specification, or for competition. Yes, a Q plate was always where a cars identity could not be established. In my view this has not changed, but I have heard that some classic cars have recently been issued Q plates as their engine has changed to electric, or similar. This is very wrong and a miss-use of a Q plate, as the vehicle that has been changed still has a clear identity and age.”

“Q registration should not be assigned until all alternatives have been exhausted. If this is not the case, then the historic significance of a vehicle may be lost irrevocably.”

“Only if there is no other choice, as in nobody can thoroughly determine the identity. However, if evidence should arise in the future to determine the vehicle’s identity, you should be given the option to present it to DVLA and change it.”

### Cwestiwn 3.37

**Ar hyn o bryd, bydd unrhyw addasiad i’r siasi neu gragen corff unigol (neu ffrâm ar gyfer beiciau modur) yn arwain at aseinio rhif cofrestru Q i’r cerbyd. Ydych chi’n cytuno â’r polisi hwn? Os nad ydych, i ba raddau ydych chi’n ystyried y bydd yn dderbyniol i gerbyd gael ei addasu cyn aseinio rhif cofrestru Q iddo? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

224 (22.3%) Ydw – yn cytuno â’r polisi hwn (gyda 30 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).

- 37% (11) – yn dibynnu ar faint yr addasiad
- 27% (8) – dim ond os nad yw’r addasiadau’n bodloni manylebau gwreiddiol y gwneuthurwr

“Radical design change from original.”

“Alterations to the body shape, engine general appearance.”

672 (66.9%) Nac ydw – ddim yn cytuno â’r polisi hwn (gyda 561 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- 42% (238) – yn dibynnu ar faint yr addasiad
- 10% (58) – dylid diddymu platiau Q
- 10% (57) – dim ond os nad yw’r addasiadau’n bodloni manylebau gwreiddiol y gwneuthurwr

“A Q registration is appropriate when there is no significant part of an original vehicle fitted or the age of the original vehicle cannot be shown.”

“Q should be scrapped and age related registration be used.”

“Only where the vehicle cannot be recognised as the original vehicle.”

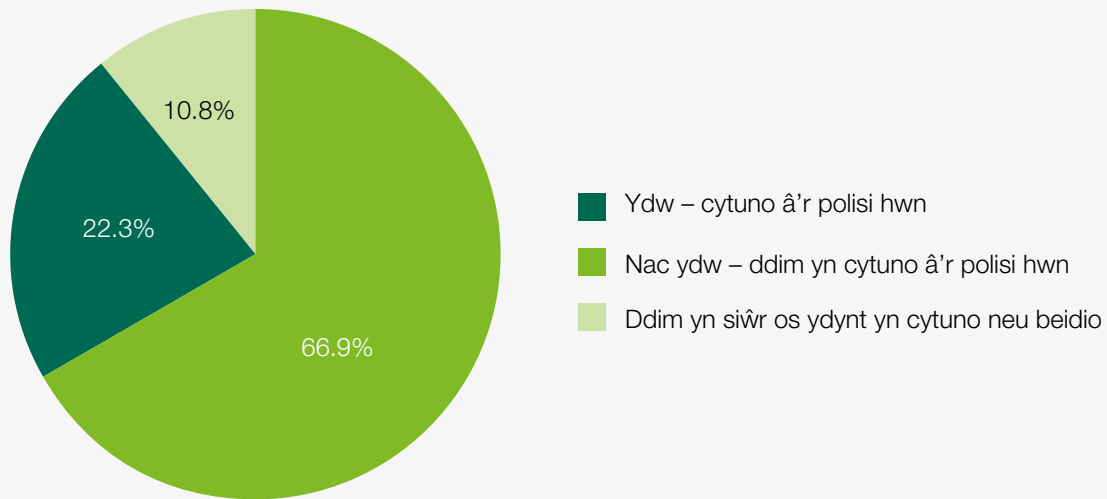
108 (10.8%) Ddim yn siŵr a ydynt yn cytuno (gyda 27 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- 41% (11) – mae’n dibynnu ar faint yr addasiad
- 26% (7) – dim ond os nad yw’r addasiadau’n bodloni manylebau gwreiddiol y gwneuthurwr

“As long as it retains original dimensions etc while retaining the original chassis/monocoque.”

“Again I am against any modification away from manufacturer’s specification. Such modification should not be encouraged, but do not feel a Q registration is the answer, or punishment before other considerations are explored.”

Ni ddewisodd 12 o ymatebwyr opsiwn, ond gwnaethon nhw sylw, lle dywedodd y mwyafrif ei fod yn dibynnu ar faint yr addasiad.



### Cwestiwn 3.38

**Os ydych chi'n ystyried ei bod hi'n bwysig i ddefnyddiwr sy'n prynu cerbyd wybod os yw wedi cael ei addasu, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **710** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Mae tua 50% (354) yn ei ystyried yn bwysig, a'r prif reswm yw bod angen datgeliad llawn fel bod y prynwr yn ymwybodol o'r hyn y mae'n ei brynu.

Nid yw 43% (302) yn ei ystyried yn bwysig, y prif reswm yw mai cyfrifoldeb y prynwr ei hun yw gwirio.

"Yes, so that the new owner can determine the possible safety and historical/originality implications."

"It is important for anyone purchasing any consumer product to know what they are buying. Total disclosure required."

"No. No different to buying anything else. Most classic car buyers look for quality modifications to make a car more reliable and usable on modern road conditions."

"Not necessary. This is a matter between the buyer and seller and the courts."

### Cwestiwn 3.39

**A ddylid aseinio rhif cofrestru perthynol i oedran i gerbydau hanesyddol a chlasurol sydd wedi cael eu hailadeiladu neu eu hadfer yn hytrach na rhif cofrestru Q? Os felly, rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

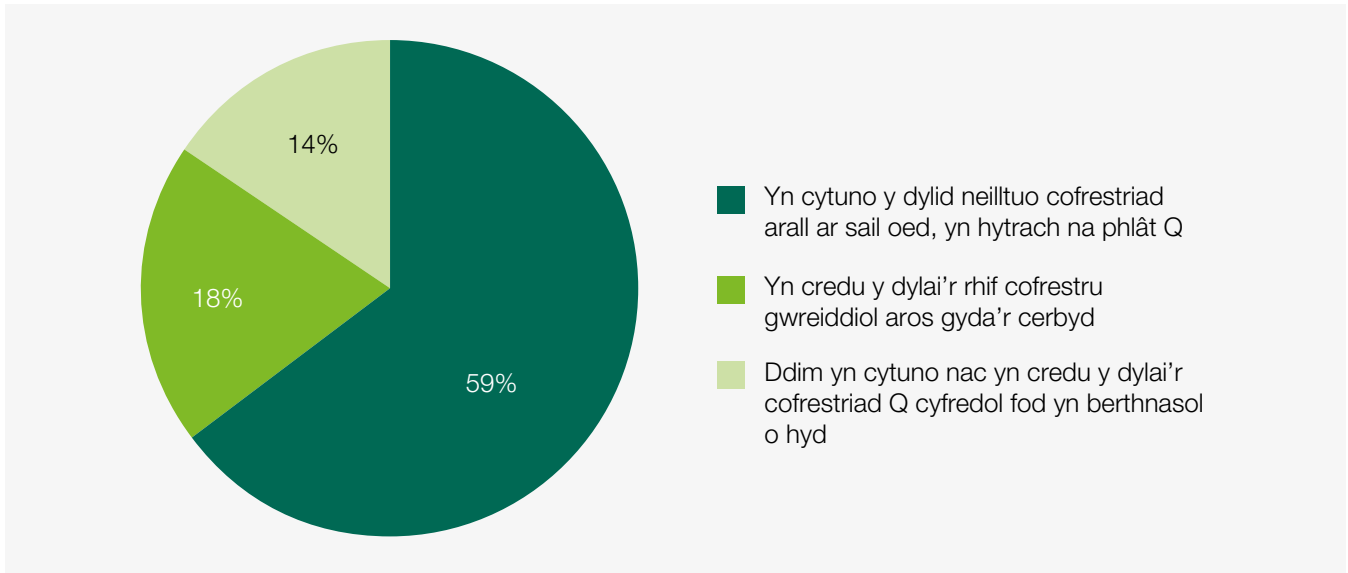
Cawsom **876** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

- 59% (520) – yn cytuno y dylid neilltuo cofrestrriad arall ar sail oed, yn hytrach na rhif Q
- 18% (156) – yn credu y dylai'r rhif cofrestru gwreiddiol aros gyda'r cerbyd
- 14% (120) – ddim yn cytuno neu'n credu y dylai'r polisi cofrestru Q cyfredol fod yn berthnasol o hyd

"No. Where possible an 'age related' number should be allocated where it is established that the vehicle is essentially the same as that originally registered."

“Yes. This falls within expected spares/repairs/maintenance/general modification expected of any machine, especially vehicles. I see few reasons to have to shift from an original registration to Q plates.”

“No car should be given a Q registration. Only vehicles without an evidenced continuous history should be assigned an age related number.”



## Y Rhif Adnabod Cerbyd (VIN)

### Cwestiwn 3.40

**Ym mha amgylchiadau ydych chi'n meddwl y dylai DVLA ddyrannu VIN? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **793** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Rhoddodd mwy na 50% sylwadau perthnasol ynghylch pryd y dylai DVLA ddyrannu VIN, gan gynnwys:

- 18% (141) – pan nad yw'r hunaniaeth neu darddiad gwreiddiol yn hysbys
- 11% (86) – pan fydd y VIN gwreiddiol ar goll neu ddim yn weladwy mwyach
- 8% (62) – i gerbydau newydd sbon yn unig
- 4% (31) – i geir cit yn unig

Dim ond tua 6% sy'n awgrymu na ddylai'r DVLA ddyrannu VIN, neu wneud hynny dim ond pan fetho popeth arall.

“A DVLA VIN should only be used where a vehicle's identity is unknown and where no identifying chassis or monocoque details are found.”

“Only when a VIN is not present, whether it be due to rust or missing tags, then a new VIN and historic plate should be issued according to dates from and to when that particular model was originally manufactured.”

“For a new chassis built for a new car ie not been on the road before, or for a car that the VIN cannot be proven.”

“If a kit car builder doesn't want to allocate his own VIN number then DVLA could allocate one.”

### Cwestiwn 3.41

**Mae VIN yn ddynodwr unigryw i gerbyd a chaiff ei ddefnyddio gan DVLA wrth asesu gwreiddioldeb a hunaniaeth cerbyd. Gwneir hyn trwy wirio archifau a chael gwybodaeth gan arbenigwyr yn y maes. Lle nad yw'r VIN yn bresennol bellach, sut allai DVLA ddilysu hunaniaeth a gwreiddioldeb cerbyd yn hytrach na dyrannu VIN DVLA? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **711** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

Gwnaed nifer o awgrymiadau, gan gynnwys:

- 39% (279) bod DVLA yn parhau i weithio gydag arbenigwyr i ddilysu hunaniaeth cerbyd anhysbys - er enghraifft, gwneuthuriadau, clybiau perchnogion, gweithgynhyrchwyr.
- 11% (79) defnyddio cofnodion blaenorol neu dystiolaeth ffotograffig

Mae tua 16% yn awgrymu nad yw ffordd arall yn bosibl, neu mai pennu VIN yw'r unig opsiwn posibl.

“Authenticated marque experts are the best source of accurate information.”

“The current system of DVLA issued VIN works well in the main, with dating confirmation obtained from owners' clubs who have the relevant documents and knowledge. For others to make up a VIN would lead to errors, complication and duplication.”

### Cwestiwn 3.42

**Os ydych yn wneuthurwr cerbydau, a fyddai gennych bryderon am y VIN gwreiddiol yn cael ei gadw neu ei ailstampio ar y cerbyd, lle nad yw'r gwneuthurwr wedi cymeradwyo'r newidiadau i'r cerbyd? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

123 (20.7%) Byddai – byddai ganddynt bryderon am y rhesymau dilynol (gyda 64 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw):

- 25% (16) – byddai'n dileu dilysrwydd neu hanes y cerbyd
- 14% (9) – oherwydd pryderon cyfreithiol neu 'atebolrwydd cynnyrch'
- 13% (8) – yn meddwl y gallai fod yn agored i dwyll

“A VIN number is the link to the factory records that can tell you everything about the vehicle including when it was made, what model, what spec, what factory options was added and to whom it was sold.”

254 (42.8%) Na – ni fyddai ganddynt bryderon am y rhesymau dilynol (gyda 149 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw):

- 37% (55) – nid yw'r gwneuthurwr bellach yn atebol
- 16% (24) – efallai na fydd y gwneuthurwr gwreiddiol yn bodoli mwyach
- 13% (20) – yn credu mai'r VIN gwreiddiol yw'r hunaniaeth

“I think it is unreasonable for anyone to assume that a vehicle will not undergo modifications at some point in its life. This should not affect the reputation of a manufacturer based on the fact that there is a VIN present from that manufacturer.”

216 (36.4%) Ddim yn siŵr (gyda 50 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

Heblaw am 38% (19) oedd heb farn, mae'r prif resymau yn cynnwys:

- 14% (7) – yn dibynnu ar yr addasiadau a wnaed
- 10% (5) – efallai na fydd y gwneuthurwr gwreiddiol yn bodoli mwyach

**“Sometimes rust or damage repairs necessitate the removal of the original chassis stamping and this should be restamped in the original position and style.”**

Dim ond 10 sylw a ddarparwyd gan y rhai na ddewisodd opsiwn, gyda themâu tebyg yn dod i'r amlwg.

### **Cwestiwn 3.43**

**Ar hyn o bryd rydym yn dyrannu VIN DVLA lle mae siasi neu gragen corff unigol (neu ffrâm ar gyfer beiciau modur) wedi cael ei amnewid neu ei addas. Mae cerbydau modern yn cael VIN wedi'i godio'n galed yn eu hunedau rheoli electronig ac o bosibl wedi'u stampio neu eu hysgythru ar gydrannau eraill. Yn yr enghreifftiau hyn, ydych chi'n meddwl bod VIN DVLA yn berthnasol o hyd? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

409 (50.4%) Ydw – dal yn berthnasol am y rhesymau canlynol (gyda 203 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw):

- 50% (101) – i gadw cofnod ffisegol neu wirio am resymau hanesyddol neu olrhain
- 18% (37) – i atal twyll neu oresgyn materion Uned Reoli Electronig (ECU), er enghraifft, gellir ei hacio neu ei ail-raglennu
- 9% (19) – mae'r system bresennol yn gweithio felly nid oes angen newid

**“This would help a buyer understand that the vehicle has been rebuilt in some way.”**

**“The current systems works perfectly well.”**

201 (24.8%) Nac ydw – ddim yn berthnasol am y rhesymau canlynol (gyda 102 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw):

- 35% (36) – dylid cadw'r VIN gwreiddiol
- 14% (14) – dim ond y VIN wedi'i stampio y dylid ei ddefnyddio ar gyfer hanes neu olrhain
- 12% (12) – ni fydd VIN DVLA yn berthnasol mwyach

**“If there exists original registration documentation supporting a VIN number then the DVLA should not issue a new VIN number and the original VIN number should be clearly stamped on the vehicle if it is not already in existence.”**

**“The vehicle already had a VIN number that should be retained.”**

202 (24.9%) Ddim yn siŵr (gyda 31 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- 19% (6) – i gadw cofnod ffisegol neu wiriad am resymau hanesyddol neu olrhain
- 16% (5) – Ni fydd VIN DVLA yn berthnasol mwyach
- 13% (4) – i atal twyll neu oresgyn materion ECU, er enghraifft, gellir ei hacio neu ei ail-raglennu

**“In many cases the DVLA VIN is not relevant and in any case the allocation of a DVLA VIN may prove problematic.”**

**“This is irrelevant at the moment. Such modern vehicles are decades off being classed as historic.”**

Dim ond 18 o sylwadau a ddarparwyd gan y rhai na ddewisodd opsiwn, gyda'r brif thema yn ymwneud â'r ffaith nad yw VIN y DVLA yn berthnasol bellach.

# Beth mae gwledydd eraill yn ei wneud

## Cwestiwn 4.1

**Ydych chi'n meddwl bod unrhyw arferion gorau o wledydd eraill y gellid eu gweithredu yma? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **436** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

134 (14.5%) Ydw (gyda 132 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).

- 24% (32) – dylai fod safonau rhyngwladol
- 18% (24) – dylai'r DU fabwysiadu model UDA
- 8% (11) – dylai'r DU fabwysiadu model Ewropeaidd cyffredinol
- 8% (11) – dylai'r DU fabwysiadu model Ffrainc

“I believe some countries' classification of historic vehicles is earlier than UK. Always worth considering how others do things even if we do not agree!”

187 (20.3%) Nac ydw (gyda 123 o ymatebwyr yn ychwanegu sylw).

- Mae 92% (113) yn meddwl y dylai'r DU barhau i gynnal neu osod ei safonau ei hun.

“This country should retain its own set of regulations and not be overturned by other countries' regulations to retain some rights for this country to say what is right or wrong in any cases.”

600 (65.1%) Ddim yn siŵr (gyda 145 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- 40% (58) – yn ansicr o bolisiau neu safonau gwledydd eraill
- 22% (32) – dylai'r DU gynnal neu osod ei safonau ei hun, fel ar hyn o bryd

“Other countries' practices may inform our own. I am however unaware of how other countries register and identify their historic and classic vehicle.”

O'r 36 sylw a ddarparwyd gan y rhai na ddewisodd opsiwn, ar wahân i'r rhai nad ydynt yn siŵr o bolisiau gwledydd eraill, y brif farn yw y dylai'r DU barhau i gynnal neu osod ei safonau ei hun.

# Sefydlu grwpiau cynghori annibynnol

## Cwestiwn 5.1

**Ydych chi'n meddwl y dylai DVLA archwilio'r opsiwn o sefydlu grwpiau cynghori annibynnol i gefnogi'r broses gofrestru ar gyfer cerbydau hanesyddol? Rhowch dystiolaeth a rhesymau i gefnogi eich barn.**

Cawsom **539** o ymatebion i'r cwestiwn hwn.

722 (70.0%) Ydw (gyda 539 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- Mae 64% (346) yn credu y dylai'r DVLA ddefnyddio clybiau moduro neu arbenigwyr annibynnol, nid dim ond cyrff y llywodraeth

“Involve experienced owners of classic cars and classic car clubs when you do this. A lot of people simply do not understand classic cars and/or their owners.”

195 (18.9%) Nac ydw (gyda 145 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- 24% (35) – nid oes angen sefydlu grŵp cynghori annibynnol
- 17% (24) – byddai sefydlu grŵp newydd yn wastraff arian neu adnoddau
- 16% (23) – dylai DVLA ddefnyddio clybiau moduro neu arbenigwyr annibynnol, nid dim ond cyrff y llywodraeth

“The cost would be prohibitive considering the numbers of vehicles involved. Owners’ clubs are the best source of advice for historic vehicles.”

“Overly complicated. Will be expensive and unnecessarily bureaucratic.”

114 (11.1%) Ddim yn siŵr (gyda 42 o ymatebwyr wedi ychwanegu sylw).

- Mae 33% (14) yn credu y dylai DVLA ddefnyddio clybiau moduro neu arbenigwyr annibynnol, nid dim ond cyrff y llywodraeth
- Mae 12% (5) yn teimlo bod y system bresennol yn gweithio fel ag y mae

“As stated, specialist clubs have considerable knowledge and DVLA should utilise this.”

“Honestly I don't think a new advisory group is necessary – just work with existing, high profile classic, vintage and veteran car societies.”

O’r 25 sylw a ddarparwyd gan y rhai na ddewisodd opsiwn, y brif farn yw y dylai DVLA ddefnyddio clybiau moduro neu arbenigwyr annibynnol, nid dim ond cyrff y llywodraeth.

## Cwestiwn ychwanegol

### Cwestiwn 5.2

**Os ydych chi’n dymuno cyflwyno unrhyw dystiolaeth, awgrymiadau neu syniadau na chafodd eu crybwyll eisoes ynghylch y prosesau cofrestru, rhannwch eich meddyliau ynghylch sut y gallai’r rhain weithio.**

Cawsom **673** o ymatebion i’r cwestiwn hwn.

Y brif farn, ar gyfer **21% (142)** yw y dylai DVLA gydweithio mwy â’r diwydiant moduro. Mae awgrymiadau’n cynnwys:

“Trust your marque specialists a little more as they will know far more about historic/classic cars and what is correct and incorrect than a special DVLA division will ever be able to learn – about a specific marque.”

“Work with garages that register under the HVUG or a similar scheme that are experts in classic cars and utilise them to do the distinctions and checks for the DVLA. Will help support industry and stop cars being wrongly stripped of VINs”.

Mae **10% (63)** yn credu bod angen i DVLA adolygu neu newid ei pholisïau a’i gweithdrefnau ar gofrestriadau cerbydau clasurol neu wedi’u haddasu. Mae awgrymiadau’n cynnwys:

“The DVLA should ask itself ‘what ills are we preventing with these rules’ – if you can’t think of the use/benefit for if a Kit car should be on a Q plate or not, then get rid of the rule, the same for rebuilt and reconstructed vehicles.”

“[golygwyd] would like to see a registration regime which actively seeks to find ways in which a problematic vehicle can be registered and is open to accepting judgement decisions rather than a systemised yes/no approach.”



Mae awgrymiadau eraill yn cynnwys:

- lleihau neu newid categorïau cofrestru neu gerbydau (3%/19 sylw)

“You have too many classes/categories to pigeon hole vehicles into – make it easier – a vehicle is either a genuine classic, a reconstructed classic or a kit car.”

Meddu ar gofnod cerbyd unigryw sy'n dangos unrhyw newidiadau a wnaed i hanes y cerbyd neu'r perchennog (2%/15 sylw).

“All cars at a determined age, say 20 years plus, should have a passport style record with the car electronically recording all changes and ID of the car, etc. There are many independent companies starting to offer this to digitise the history of the car, so why are the DVLA not doing this as THE registering authority. Every classic and historic car registered in the UK should have a digitised passport that can be viewed by potential purchasers, the owner, the authorities etc. Taking away any ambiguity of provenance and changes during the car's life...”

Sicrhau cysondeb i staff DVLA sy'n delio â cheisiadau neu'r holl weithdrefnau (1%/4 sylw).

“All we would say is that in general the DVLA system in place has served the historic agricultural tractor movement well. We would ask for consistency in consideration of applications as there can be elements of ‘which desk the application lands on’ affecting the decision. In my position of authorised signatory for this club I have found that my interactions with DVLA staff to be courteous and helpful.”

## Camau nesaf

Hoffai DVLA ddiolch i'r holl ymatebwyr a gymerodd ran ac a roddodd eu barn yn yr alwad hon am dystiolaeth. Mae'r canfyddiadau yn yr adroddiad cryno lefel uchel hwn yn adlewyrchu'r ymatebion a dderbyniwyd. Mae dadansoddiad manwl pellach ac ystyriaeth o'r ymatebion yn cael eu cynnal gyda'r bwriad o lunio cynigion ar gyfer newid posibl.



