

Adolygiad Y Mandad Cerbydau Di-allyriadau

Yr Adran Drafnidiaeth

Great Minster House

33 Horseferry Road

Llundain

SW1P 4DR



© Hawlfraint y Goron 2026

Trwyddedir y cyhoeddiad hwn o dan delerau Trwydded Llywodraeth Agored v3.0 ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i <https://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> neu cysylltwch â'r Archifau Cenedlaethol yn www.nationalarchives.gov.uk/contact-us.

Lle rydym wedi nodi unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

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

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

Cynnwys

Cynnwys	3
Rhagair Gweinidogol	5
Cyflwyniad	7
Cyd-destun rhyngwladol	9
Yr hyn rydym yn ymgynghori arno	10
Sut i ymateb	12
Camau nesaf	12
Rhyddid gwybodaeth	13
Diogelu data	13
Deallusrwydd artiffisial	13
Egwyddorion yr ymgynghoriad	13
Rhan 1: Effaith y Mandad ZEV yn y DU	14
Sut mae'r Mandad ZEV yn gweithio	14
Cydymffurfiaeth â'r Mandad ZEV	16
Effaith ar y galw am ZEV	16
Modurol y DU	19
Marchnad ZEV sy'n aeddfedu	19
Marchnad ZEV ail-law	21
Cefnogaeth y llywodraeth i ZEVs	21
Seilwaith gwefru'r DU	24
Ymdeimlad defnyddwyr	27
Arbedion carbon	29
Rhan 2: Materion sy'n dod i'r amlwg	31
Cyd-destun sy'n esblygu	31
Galw am ZEV	32
Costau Cydymffurfio	35

Cerbydau Trydan Hybrid Plygio i Mewn (PHEVs)	36
Trin PHEVs yn y Gorchymyn VETS	38
PHEVs a'r Mandad ZEV	39
Gwnaed yn Ewrop	40
Rhan 3: Dewisiadau polisi	41
3A. Llwybrau derbyniad ZEV	41
Llwybrau ceir	44
Dewisiadau amgen	46
Trywyddau faniau	51
Dewisiadau amgen	53
3B. Hyblygrwydd yn y Mandad ZEV	59
Hyblygrwydd pellach	62
Meini prawf cymhwysedd ar gyfer rhai elfennau hyblygrwydd	63
3C. Darpariaethau VETS Eraill	64
3D. Datrysiadau polisi amgen	69
Gwnaed yn Ewrop	71
Galw	71
Ansawdd Aer	72
3E. Gwelliannau Deddfwriaethol Eraill i'r Gorchymyn VETS	72
Rhan 4: Effaith carbon yr opsiynau a ystyriwyd	77
Crynodeb	77
Dewisiadau darluniadol	77
Effeithiau carbon	80
Rhan 5: Diffinio'r broses o ddileu gwerthu ceir petrol a diesel newydd yn 2030	84
Cyflwyniad	85
Diffiniad Technolegol	85
Ewro 7	86
Triniaeth o Weithgynhyrchwyr Micro-Gyfaint a Chyfaint Bach ar ôl 2030	90
Cwestiynau	92
Atodiad A: Dull o gydymffurfio â'r Mandad ZEV a modelu carbon	96
Trosolwg o'r dull modelu	96
Model Fflyd Tanwydd Carbon y Ffordd (RoCaFF)	96
Modelu a rhagdybiaethau cydymffurfiaeth reoleiddiol	98
Dulliau a rhagdybiaethau modelu carbon	99
Cyfyngiadau ac ansicrwydd	99
Data cefndirol	99

Rhagair Gweinidogol

Mae pontio'r Deyrnas Unedig i gerbydau di-allyriadau yn hanfodol nid yn unig i'r amgylchedd, ond i ddefnyddwyr a diwydiant. I yrwyr unigol, mae cerbydau trydan yn darparu arbedion cost rhedeg o hyd at £1,400 y flwyddyn, yn ogystal ag ynysu rhag siociau prisiau tanwydd. Ar draws yr economi ehangach, y newid i gerbydau trydan fydd y rhan fwyaf o'n gwaith tuag at sero net.

Mae'r DU ar flaen y gad yn y pontio, gyda'r gyfran fwyaf o'r farchnad cerbydau trydan o unrhyw economi Ewropeaidd fawr y llynedd. Mae bron i un o bob pedwar car newydd a brynir bellach yn ddi-allyriadau, o'i gymharu â llai nag un o bob hanner cant yn 2019.

Mae llywodraeth y DU yn buddsoddi symiau mwy nag erioed i wneud y gorau o'r manteision hyn, gyda £7.5 biliwn i dyfu'r farchnad, hybu gweithgynhyrchu cerbydau trydan, cynyddu gwerthiant ac adeiladu rhwydwaith gwefru'r DU.

Mae mwy na 160,000 o yrwyr wedi elwa o Grant Ceir Trydan gwerth £2 biliwn Llywodraeth y DU hyd yn hyn, gyda chostau ymlaen llaw cerbydau trydan yn agosach nag erioed at eu dewisiadau amgen tanwydd ffosil. Mae gwefrwyr cyhoeddus yn cael eu gosod ar gyfradd o 30 y dydd ar gyfartaledd – mae mwy na 120,000 ledled y DU bellach, gyda 100,000 yn rhagor ar y gweill.

Er mwyn cefnogi'r cyflymder newid hwn, mae'r llywodraeth hon wedi bod yn glir ac yn gyson erioed ynghylch ein cerrig milltir ar gyfer pontio i fod yn ddi-allyriadau – rydym wedi ymrwymo i ddileu ceir newydd sy'n dibynnu'n llwyr ar beiriannau hylosgi mewnol erbyn 2030 ac i 100% o werthiannau ceir a faniau newydd fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035.

Rydym hefyd yn ymwybodol o'r heriau a'r ansicrwydd ehangach sy'n wynebu sector modur y DU, sy'n gysylltiedig â chynnydd mewn prisiau ynni, cystadleuaeth ryngwladol gynyddol ac ansicrwydd ynghylch effaith newidiadau posibl i sut y bydd cerbydau a wneir yn y DU yn cael eu trin mewn marchnadoedd allforio. Rhaid i'r llywodraeth gefnogi'r diwydiant i chwarae ei ran yn y cyfnod pontio, gan sicrhau ei fod yn parhau i fod yn ddeniadol i weithgynhyrchwyr leoli gweithrediadau yn y DU, gyda'r holl fanteision a ddaw o ran darparu swyddi gwyrdd y dyfodol.

Mae gennym ymrwymiad hirdymor i gyhoeddi adolygiad o'r Mandad Cerbydau Di-allyriadau er mwyn sicrhau ein bod yn mabwysiadu dull pragmatig a chytbwys o ymdrin â'r pontio. Mae'r ymgynghoriad hwn yn rhan bwysig o'r broses adolygu ac yn ceisio barn ar addasiadau posibl i'r Mandad. Bydd y safbwyntiau hyn yn llywio ein dull gweithredu wrth i'r

DU barhau i bontio i gerbydau di-allyriadau ac wrth i ni barhau i gydweithio â'r diwydiant i wneud Prydain yn lanach, yn fwy diogel, ac yn fwy llewyrchus.

Mae'r adolygiad hwn wedi'i ddatblygu ar y cyd gan Lywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban ac Adran Seilwaith Gogledd Iwerddon ac rwy'n ddiolchgar i gydweithwyr yn y Llywodraethau Datganoledig am eu hymgysylltiad adeiladol. Er bod cyfrifoldebau'n amrywio ar draws gweinyddiaethau, rydym yn rhannu ymrwymiad i gefnogi'r pontio i gerbydau di-allyriadau mewn ffordd sy'n adlewyrchu anghenion defnyddwyr, diwydiant a chymunedau ar draws pob rhan o'r DU.

Y Gwir Anrhydeddus Heidi Alexander AS

Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth

Cyflwyniad

1. Mae llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban, ac Adran Seilwaith Gogledd Iwerddon wedi ymrwymo i bontio i gerbydau di-allyriadau (ZEVs) ledled y DU, gan gydnabod bod datgarboneiddio ceir a faniau er ein budd cenedlaethol ar y cyd.
2. Mae ymrwymiad Llywodraeth y DU i ddileu ceir petrol a diesel newydd yn raddol erbyn 2030, a phob car a fan newydd nad ydynt yn ddi-allyriadau erbyn 2035, yn ddiysgog.
3. Cyflwynwyd y Mandad ZEV i gyflawni dau amcan sylfaenol: cyflymu cyflymder y defnydd o ZEV (ac felly datgarboneiddio trafnidiaeth ffyrdd) ac ysgogi buddsoddi trwy ddarparu llwybr clir ar gyfer mabwysiadu a defnyddio ZEV.
4. Mae teuluoedd a busnesau'n talu'r gost am anwadalrwydd tanwydd ffosil yn dilyn digwyddiadau geowleidyddol diweddar, gan gynnwys rhyfel yn y Dwyrain Canol ac ymosodiad Rwsia ar Wcráin. Mae fflyd trafnidiaeth ffordd wedi trydaneiddio yn un y gellir ei phweru gan grid trydan amrywiol, carbon isel, a chynyddol hunangynhaliol y DU. Bydd angen llai o ynni cyffredinol i'w bweru, bydd yn fwy effeithlon, a bydd angen llai o waith cynnal a chadw arno.
5. Gall gyrwyr sy'n gwefru gartref arbed tua £1,400 y flwyddyn mewn costau rhedeg, gan dalu cyn lleied â 2c y filltir heddiw wrth wefru y tu allan i oriau brig.¹ Yn ogystal â mynd i'r afael â chostau byw i lawer o aelwydydd, gall cerbydau trydan (EVs) leihau cost gwneud busnes i ddiwydiant. Wrth i fabwysiadu cerbydau trydan dyfu, gall gwefru clyfar helpu gwneud y defnydd gorau o gapasiti rhwydwaith presennol, gan leihau'r angen am fuddsoddiad seilwaith ychwanegol a gostwng costau system. Mae gan gerbydau trydan y potensial hefyd i ddod yn ffynhonnell hyblygrwydd werthfawr ar gyfer y system drydan. Gallai gwasanaethau cerbyd-i-grid (V2G) fod o fudd pellach i aelwydydd drwy eu galluogi i ennill refeniw o ddarparu hyblygrwydd i'r grid. Gyda dros 2 filiwn o gerbydau trydan wedi'u cofrestru yn y DU,² mae pobl ledled y wlad eisoes yn elwa o ddefnyddio cerbydau

¹ Dadansoddiad Mewnol yr Adran Drafnidiaeth, fel ym mis Ionawr 2026 yn seiliedig ar brisiau 2025

² Ystadegau trwyddedu cerbydau, Ebrill 2026: <https://www.gov.uk/government/statistics/vehicle-licensing-statistics-2025/vehicle-licensing-statistics-united-kingdom-2025>

ZEV. Mae'r rhai sy'n eu defnyddio yn eu hoffi, gyda bron i 90% o yrrwyr cerbydau trydan yn nodi eu bod yn debygol o argymhell perchnogaeth cerbydau trydan i eraill.³

6. Bydd y newid i gerbydau trydan yn cael gwared ar ffynhonnell allyriadau egsôst sy'n achosi miloedd o farwolaethau cynamserol o ganlyniad i ansawdd aer gwael bob blwyddyn, gan drawsnewid ein trefi a'n dinasoedd yn lleoedd tawelach a glanach.
7. Mae'r pontio hefyd yn gyson ag agenda twf ehangach llywodraeth y DU. Dyfodol y sector modurol byd-eang yw trydan. Mae marchnadoedd cerbydau trydan byd-eang blaenllaw, gydag ecosystemau cerbydau trydan datblygedig mewn ynni a seilwaith, yn fwy tebygol o ddenu'r buddsoddi mewnol sy'n hanfodol i ddyfodol y DU fel gwneuthurwr modurol, ochr yn ochr â buddsoddi mewn diwydiannau rhyngddibynnol fel y sector gwefru y disgwylir iddynt chwarae rhan gynyddol yn economi'r DU.
8. Mae'n hanfodol bod y pontio i ZEV yn cael ei gyflawni mewn ffordd sy'n cefnogi diwydiant modurol y DU ac yn cynnal ei gystadleurwydd byd-eang. Mae gan y sector modurol hanes hir yn y DU, ond mae'r sector yn wynebu heriau ar sawl ffrynt. Mae angen iddo allu addasu mewn modd sy'n gynaliadwy ac sy'n cefnogi cadwyni cyflenwi, gweithlu medrus, cynllunio buddsoddi hirdymor, a swyddi medrus â chyflog da yn y DU.
9. Mae'r Mandad ZEV yn sbarduno buddsoddi y tu hwnt i weithgynhyrchu cerbydau. Mae sector gwefru'r DU yn parhau i dyfu, a rhagwelir y bydd yn cyfrannu £2.5 biliwn i'r economi ac yn denu dros £4 biliwn mewn buddsoddiadau allanol yn 2035.⁴
10. Mae trafnidiaeth ffyrdd yn parhau i gynrychioli'r gyfran fwyaf o allyriadau nwyon tŷ gwydr (GHG) domestig y DU, gyda cheir a faniau'n ffurfio cyfran sylweddol o'r cyfanswm hwn.⁵ Mae strategaeth ddatgarboneiddio ehangach y llywodraeth wedi cydnabod yn gyson bod cyflawni gostyngiadau cynaliadwy mewn allyriadau o fflyd cerbydau yn hanfodol i fodloni cyllidebau carbon tymor byr a'r pontio hirdymor i economi ddi-allyriadau.
11. Mae'r DU eisoes wedi cymryd camau arwyddocaol i gyflawni'r pontio hwn. Mae deddfu Gorchymyn Cynlluniau Masnachu Allyriadau Cerbydau (VETS), sy'n gweithredu'r Mandad ZEV, ochr yn ochr â rheoleiddio parhaus allyriadau CO₂ nad ydynt yn ZEV, yn adlewyrchu bwriad y llywodraeth i roi signal clir, hirdymor i weithgynhyrchwyr, buddsoddwyr a gyrwyr.⁶
12. Dros y pum mlynedd diwethaf, mae llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban, ac Adran Seilwaith Gogledd Iwerddon, wedi ymgynghori'n helaeth ar ffurf y Gorchymyn VETS. Mae gweithgynhyrchwyr, busnesau a gyrwyr wedi cyfrannu at yr ymgynghoriadau hyn, gan roi barn ar y rôl y mae'r rheoliadau hyn yn ei chwarae wrth gyflawni uchelgeisiau carbon y DU a llunio eu dyluniad. Mae'r rheoliad sy'n deillio o hyn

³ Traciwr Gyrwyr EV, <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/68aee8ae960e2d135b4c8e83/ev-driver-tracker.pdf>

⁴ LCP, Mehefin 2026: <https://www.lcp.com/en/insights/publications/powering-a-decade-of-growth-the-economic-impact-of-uk-ev-charging>

⁵ Ystadegau'r Llywodraeth, Chwefror 2026: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6982292019d3abdb495f37cd/2024-final-greenhouse-gas-emissions-statistics-statistical-release.pdf>

⁶ Offeryn Statudol y DU, 2023 Rhif 1394, <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/contents>

wedi sicrhau buddsoddiad, wedi galluogi datblygiad y gadwyn gyflenwi, ac wedi sicrhau bod y DU yn parhau i fod yn gystadleuol wrth i wledydd eraill weithredu eu polisiau ZEV.

Cyd-destun rhyngwladol

13. Mae gwledydd eraill wedi newid eu dulliau o bontio i ZEV yn ddiweddar. Ym mis Chwefror, diddymodd yr Unol Daleithiau ei safonau allyriadau nwyon tŷ gwydr (GHG). Roedd y safonau hyn yn gosod rhwymedigaethau lleihau CO₂ ar weithgynhyrchwyr ar y lefel ffederal. Ym mis Chwefror 2026, cyhoeddodd Canada gynlluniau hefyd i ddiddymu ei Safonau Argaeledd Cerbydau Trydan (EVAS), a oedd yn rheoleiddio gwerthiannau ZEV yn yr un modd â'r DU. Cyhoeddodd Canada y byddai EVAS yn cael ei ddisodli gan safonau nwyon tŷ gwydr cyfartalog fflyd cryfach, gyda'r nod o sicrhau bod 75% o werthiannau ceir yn drydanol erbyn 2035.⁷
14. Yn yr UE, gallai'r darlun fod yn newid hefyd, er bod hyn yn parhau i fod yn amodol ar gytundeb. Ym mis Rhagfyr 2025, cyhoeddodd y Comisiwn Ewropeaidd ei Becyn Modurol,⁸ fframwaith polisi arfaethedig sy'n ceisio cefnogi'r sector modurol yn y pontio i symudedd glân. Roedd y pecyn yn cynnig diwygio safonau allyriadau CO₂ yr UE ar gyfer ceir a faniau newydd, gan symud i ffwrdd o'r targed gwreiddiol o ostyngiad o 100% mewn allyriadau pibellau gwagio erbyn 2035. O dan y newidiadau arfaethedig, byddai'r targed hwn yn cael ei ostwng i 90%, gyda'r 10% sy'n weddill o allyriadau yn cael eu gwrthbwysu gan ddefnyddio dur carbon isel a gynhyrchir yn yr UE neu drwy danwydd cynaliadwy. Mae hyn yn golygu y gallai'r UE ganiatáu i gerbydau hybrid plygio i mewn (PHEVs), estynwyr amrediad, hybridau ysgafn a cherbydau â pheiriant hylosgi mewnol chwarae rhan fach y tu hwnt i 2035.
15. O ran ei dargedau ar gyfer 2030, mae'r Comisiwn Ewropeaidd yn cynnig cyflwyno mwy o hyblygrwydd, gan ganiatáu bancio a benthyca hyd at 2032 ar gyfer ceir a faniau, a gostwng y targed lleihau CO₂ ar gyfer 2030 ar gyfer faniau o 50 i 40%. Mae'r pecyn hwn yn parhau i gael ei drafod ac mae'n parhau i fod yn amodol ar gytundeb Senedd Ewrop a'r Cyngor.
16. Mae'r DU yn parhau i fod yn genedl flaenllaw yn y pontio, gyda'r gyfran fwyaf o'r farchnad ZEV o unrhyw farchnad Ewropeaidd fawr yn 2024 a 2025, gan gynnwys yr Almaen, Ffrainc a'r Eidal.⁹ Er bod y DU yn parhau i fod wedi ymrwymo i'r pontio, mae'n briodol i ystyried sut mae'r cyd-destun geowleidyddol a rhyngwladol presennol yn effeithio ar y farchnad, teimlad defnyddwyr a'r llwybr i gydymffurfiaeth i weithgynhyrchwyr o ystyried eu hól troed byd-eang. Mae fframweithiau rheoleiddio byd-eang yn amrywio yn dibynnu ar amgylchiadau economaidd, marchnad a daearyddol, yn ogystal ag uchelgeisiau

⁷ Llywodraeth Canada, Chwefror 2026: <https://www.canada.ca/en/innovation-science-economic-development/news/2026/02/prime-minister-carney-unveils-canadas-new-automotive-strategy-to-protect-jobs-and-position-our-country-as-a-global-leader-in-next-generation-vehicle.html>

⁸ Y Comisiwn Ewropeaidd, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en

⁹ ACEA (Cymdeithas Gwneuthurwyr Moduron Ewrop) Cofrestriadau ceir newydd, Ionawr 2026: <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-8-in-2025-battery-electric-17-4-market-share/>

hinsawdd domestig, y mae'n rhaid eu hystyried mewn unrhyw newidiadau i fframwaith y DU.

Yr hyn rydym yn ymgynghori arno

17. Daeth yr ymgynghoriad cyhoeddus diweddaraf ar y pontio i ZEV i ben ym mis Chwefror 2025¹⁰ ac roedd yn cynnwys ymgysylltu helaeth â rhanddeiliaid. Cyhoeddwyd sawl newid i'r Mandad ZEV ym mis Ebrill 2025¹¹ ac, ar 16 Gorffennaf, cyhoeddodd yr Adran Drafnidiaeth, ar ran llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig, ymgynghoriad technegol i rhanddeiliaid i roi cyfle iddynt wneud sylwadau ar weithrediad deddfwriaethol y cyhoeddiadau a wnaed ym mis Ebrill. Cyflwynodd llywodraeth y DU a Llywodraethau Datganoledig ddeddfwriaeth i weithredu'r newidiadau hyn ym mis Hydref 2025.¹² Daeth y ddeddfwriaeth honno i rym ym mis Ionawr 2026 a chynyddodd hyblygrwydd rheoleiddiol yn y Mandad ZEV, gan roi mwy o offer i weithgynhyrchwyr ddatgarboneiddio mewn ffordd sy'n amddiffyn swyddi a buddsoddiad modur, heb beryglu ymrwymiad y pedair llywodraeth i'r pontio i ZEV.
18. Mae llywodraeth y DU, llywodraeth Cymru, llywodraeth yr Alban, ac Adran Seilwaith Gogledd Iwerddon, wedi ymrwymo ers tro i gyhoeddi adolygiad canol cyfnod o'r Mandad ZEV erbyn 2027 fan bellaf. Cyhoeddwyd hyn yn yr ymateb ar y cyd i ymgynghoriad ar Fandad ZEV y DU a rheoleiddio allyriadau CO₂ ym mis Hydref 2023.¹³ Felly mae'n bwysig ein bod yn ystyried safbwyntiau o bob rhan o'r sectorau modur a gwefru yn ystod yr adolygiad canol cyfnod hwn, er mwyn sicrhau bod cynnig y DU i ddiwydiant, busnesau a gyrwyr yn parhau i fod yn addas at y diben. Y nod yw cynnal cynaliadwyedd amgylcheddol, economaidd a diwydiannol hirdymor, a hynny i gyd wrth amddiffyn gyrwyr rhag costau diangen a diogelu safle cystadleuol y DU wrth i'r byd gyflymu tuag at drydaneiddio.
19. Mae'r ymgynghoriad hwn yn gwahodd barn ar sawl maes sy'n gysylltiedig â'r pontio i ZEV yn y DU. Mae Rhan 1 yn nodi effaith Mandad ZEV yn y DU, mae Rhan 2 yn amlinellu materion sy'n dod i'r amlwg ac mae Rhan 3 yn nodi'r opsiynau polisi a'r meysydd yr ydym yn ceisio barn arnynt. Mae hyn yn cynnwys mecanweithiau polisi a chydymffurfiaeth allweddol yn y Gorchymyn VETS, yn ogystal ag atebion polisi amgen i'r materion sy'n dod i'r amlwg a nodir yn Rhan 2. Mae Rhan 4 yn manylu ar effaith carbon yr opsiynau polisi posibl yn Rhan 3. Mae Rhan 5 yn nodi opsiynau ar gyfer diffinio'r broses o ddileu

¹⁰ Ymgynghoriad y llywodraeth, <https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition>

¹¹ Canlyniad ymgynghoriad y llywodraeth, <https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response>

¹² Canllawiau'r llywodraeth, Hydref 2025: <https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-emissions-trading-schemes-vets-order-2023-updates/updates-to-the-vehicle-emissions-trading-schemes-vets-order-2023>

¹³ Canlyniad ymgynghoriad y llywodraeth, <https://www.gov.uk/government/consultations/a-zero-emission-vehicle-zev-mandate-and-co2-emissions-regulation-for-new-cars-and-vans-in-the-uk/outcome/zero-emission-vehicle-zev-mandate-consultation-summary-of-responses-and-joint-government-response>

ceir newydd sy'n dibynnu'n llwyr ar beiriannau hylosgi mewdol erbyn 2030. Yn olaf, mae Atodiad A yn egluro ein dull o gydymffurfio â Mandad ZEV a modelu carbon.

20. Cefnogir y Gorchymyn VETS, sy'n cynnwys y Mandad ZEV, gan gyfuniad o ddeddfwriaeth ddatganoledig a deddfwriaeth wedi'i neilltuo. Mae'r polisi'n gosod llwybrau blynyddol ar gyfer gwerthu cerbydau ZEV a lleihau allyriadau CO₂ o gerbydau nad ydynt yn ZEV. Wedi'i osod o dan y Ddeddf Newid Hinsawdd, mae'n cefnogi pob Llywodraeth genedlaethol i gyrraedd eu targedau allyriadau hinsawdd unigol a tharged sero net cyffredinol y DU. Ar lefel y DU, mae llwyddiant y Mandad ZEV yn dibynnu ar bolisiâu neilltuedig sy'n cwmpasu cymeradwyo math, trwyddedu cerbydau, safonau allyriadau, y farchnad sengl, a threthi a chymhellion, tra bod Llywodraethau Datganoledig yn gyfrifol am wefru cerbydau trydan cyhoeddus, cymhellion lleol a pholisi trafndiaeth ffyrdd ehangach. Yn bwysig, mae Mandad ZEV datganoledig y pedair gwlad yn gweithredu ochr yn ochr ag ymrwymiad neilltuedig Llywodraeth y DU i ddileu gwerthu ceir petrol a diesel newydd yn raddol erbyn 2030, ac i bob car a fan newydd fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035. Felly mae'r ymgynghoriad hwn yn ymdrin â chwestiynau sy'n ymwneud â pholisi Mandad ZEV datganoledig (Rhannau 1-4), gydag atebion sy'n berthnasol i lywodraethau a deddfwrfeydd datganoledig, a chwestiynau sy'n ymwneud â'r broses neilltuedig o ddileu'r cerbydau yn raddol erbyn 2030 (Rhan 5).
21. Mae'r Gorchymyn VETS yn ddeddfwriaeth ddatganoledig ac, o'r herwydd, mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ymgymryd â Rhannau 1 i 4 o'r ymgynghoriad hwn ar y cyd. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn croesawu adborth gan weithgynhyrchwyr, cymdeithasau diwydiant, grwpiau defnyddwyr, sefydliadau amgylcheddol a rhanddeiliaid eraill. Bydd y wybodaeth a gesglir yn cael ei defnyddio i lywio adolygiad Mandad ZEV.

Sut i ymateb

22. Dechreuodd y cyfnod ymgynghori ar 14 Awst 2026 a bydd yn parhau am 10 wythnos tan 23 Hydref 2026. Sicrhewch fod eich ymateb yn ein cyrraedd cyn y dyddiad cau. Os hoffech gael rhagor o gopiâu o'r ddogfen ymgynghori hon, gallwch gysylltu â zevmandate@dft.gov.uk os oes angen fformatau eraill arnoch (laith Arwyddion Prydain, Braille, ac ati).
23. Y ffordd hawsaf o ymateb yw defnyddio'r [ffurflen ymateb ar-lein](#). Mae'n cynnwys yr opsiwn i gadw a pharhau â'ch ymateb os na allwch ei gwblhau mewn un tro.
24. Os na allwch ddefnyddio'r ffurflen ar-lein, anfonwch ymatebion ysgrifenedig i'r ymgynghoriad at: Yr Adran Drafnidiaeth, Rheoliadau ZEV, 3rd Floor Great Minster House, 33 Horseferry Road, Llundain, SW1P 4DR neu drwy e-bost i zevmandate@dft.gov.uk.
25. Wrth ymateb, nodwch os ydych yn ymateb fel unigolyn neu'n cynrychioli barnau sefydliad. Os ydych yn ymateb ar ran sefydliad mwy, gwnewch yn glir pwy mae'r sefydliad yn ei gynrychioli a, lle mae'n gymwys, sut y casglwyd barn yr aelodau.
26. Byddwch yn derbyn cydnabyddiaeth o dderbyniad os byddwch yn cyflwyno eich ymateb drwy e-bost. Gwiriwch eich ffolder sothach a sbam os na fyddwch yn derbyn hwn o fewn 15 munud i anfon eich e-bost. Os na chewch chi dderbynnwch, anfonwch e-bost at zevmandate@dft.gov.uk gyda 'derbynnwch ar goll' yn y llinell bwnc.
27. Dim ond ymatebion a dderbynnir cyn y dyddiad cau y byddwn yn eu derbyn: 11:59pm ar 23 Hydref 2026.

Camau nesaf

28. Byddwn yn ymgysylltu'n helaeth â rhanddeiliaid i drafod y materion yn yr ymgynghoriad hwn, gan gynnwys cynnal gweithdai, cyfarfodydd bord gron a chymryd rhan mewn trafodaethau dwyochrog. Bydd gwahoddiadau ffurfiol yn dilyn i'r rhai a ymatebodd i ymgynghoriadau ZEV blaenorol, neu gallwch anfon e-bost at zevmandate@dft.gov.uk.

Rhyddid gwybodaeth

29. 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 neu'r Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.
30. Os ydych am i wybodaeth a ddarparwch aros yn gyfrinachol, dylech fod yn ymwybodol fod yna god ymarfer dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio ag ef ac sy'n delio â rhwymedigaethau cyfrinachedd, ymysg pethau eraill.
31. O ganlyniad, byddai'n ddefnyddiol pe gallech esbonio i ni pam yr ydych yn ystyried fod y wybodaeth yr ydych wedi ei darparu i ni yn gyfrinachol. Os byddwn yn derbyn cais i ddatgelu'r wybodaeth, byddwn yn rhoi ystyriaeth lawn i'ch esboniad, ond ni allwn roi sicrwydd y gellir cynnal cyfrinachedd dan bob amgylchiad. Ni ystyrir ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG, ynddo'i hun, i fod yn rhwymol i'r adran.

Diogelu data

32. Caiff eich data personol a gesglir drwy'r ymgynghoriad hwn ei brosesu yn unol â'n hysbysiad preifatrwydd ar gyfer ffurflenni, arolygon ac ymgynghoriadau ar-lein.

Deallusrwydd artiffisial

33. Gellir defnyddio deallusrwydd artiffisial (AI) i ddadansoddi ymatebion i'r ymgynghoriad hwn. Lle mae'r ymgynghoriad yn gofyn am wybodaeth sy'n datgelu hunaniaeth yn uniongyrchol, fel eich enw neu fanylion cyswllt, bydd hyn yn cael ei thynnu cyn prosesu gydag offer AI.

Egwyddorion yr ymgynghoriad

34. Mae'r ymgynghoriad hwn yn cael ei gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori llywodraeth y DU (<https://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance>).
35. Os oes gennych unrhyw sylwadau am y broses ymgynghori, cysylltwch â:

Cydlynnydd yr Ymgynghoriad

Yr Adran Drafnidiaeth

Zone 1/29 Great Minster House

Llundain SW1P 4DR

E-bost: consultation@dft.gov.uk

Rhan 1: Effaith y Mandad ZEV yn y DU

Sut mae'r Mandad ZEV yn gweithio

36. Cyflwynwyd y Gorchymyn VETS ar 3 Ionawr 2024 i leihau allyriadau o geir a faniau petrol a diesel newydd a werthir yn y DU.
37. Mae deddfwriaeth eilaidd VETS (SI 2023 Rhif 1394)¹⁴ yn cynnwys pedwar cynllun masnachu sy'n gweithredu Mandad ZEV a safon carbon deuocsid (CO₂) ar gyfer ceir a faniau newydd sydd wedi'u cofrestru yn y DU.
38. Mae'r Mandad ZEV yn cynnwys y canlynol:
- a. Cynllun masnachu cofrestru ceir nad ydynt yn ddi-allyriadau (CRTS)
 - b. Cynllun masnachu cofrestru faniau nad ydynt yn ddi-allyriadau (VRTS)
39. Mae'r Mandad ZEV yn gosod targedau canrannol ar gyfer cyfran y ceir a'r faniau newydd y mae'n rhaid iddynt fod yn ddi-allyriadau bob blwyddyn galendr. Gellir diwallu'r rhain drwy werthiannau, hyblygrwydd a masnachu ZEV.
40. Ar gyfer ceir, mae'r targed ZEV yn dechrau ar 22% yn 2024, gan godi'n gyson i 80% o geir erbyn 2030. Ar gyfer faniau, mae'r targed yn dechrau ar 10% yn 2024, gan godi'n gyson i 70% o faniau erbyn 2030.
41. Mae'r safon CO₂ yn cynnwys y canlynol:
- a. Cynllun masnachu CO₂ ceir nad ydynt yn ddi-allyriadau (CCTS)
 - b. Cynllun masnachu CO₂ faniau nad ydynt yn ddi-allyriadau (VCTS)
42. Mae'r safon CO₂ yn rheoleiddio allyriadau cerbydau newydd nad ydynt yn ZEVs, gan sicrhau nad yw allyriadau CO₂ cyfartalog cerbydau nad ydynt yn ZEVs yn gwaethygu o'i gymharu â llinell sylfaen ddiffiniedig.
43. Caiff cydymffurfiaeth mewn cynlluniau Mandad ZEV a safon CO₂ ei olrhain mewn "lwfansau" a "chredydau", y gall cyfranogwyr eu masnachu a'u trosi rhwng cynlluniau.

¹⁴ Offeryn Statudol y DU, 2023 Rhif 1394, <https://www.legislation.gov.uk/ukSI/2023/1394/contents>

44. Mae'r ddeddfwriaeth hefyd yn darparu sawl hyblygrwydd. Mae hyn yn golygu y gall gweithgynhyrchwyr gyrraedd prif dargedau'r Mandad mewn sawl ffordd, nid dim ond trwy werthiannau ZEV. Mae hyblygrwydd yn cynnwys:
- a. trosiad CO₂: caniateir i weithgynhyrchwyr sy'n rhagori ar eu targed sylfaenol CO₂, a gyfrifir mewn perthynas â'u perfformiad allyriadau blaenorol, ddefnyddio unrhyw or-gydymffurfio i wrthbwysu eu targed ZEV tan 2029. Mae trosi yn amodol ar gapiau blynyddol a chyfraddau cyfnewid sefydlog;
 - b. benthyca: gall gweithgynhyrchwyr ddefnyddio lwfansau yn y dyfodol i gwmpasu diffygion, yn amodol ar gapiau blynyddol ac ad-daliad erbyn 2030 gyda llog cyfansawdd o 3.5%;
 - c. bancio: gall gweithgynhyrchwyr sy'n cydymffurfio'n ormodol â tharged ZEV gadw'r cydymffurfio gormodol hwnnw i'w ddefnyddio mewn blwyddyn i ddod. Gellir cario lwfansau dros ben ymlaen am hyd at dair blynedd; a
 - d. trosglwyddo deugyfeiriadol o fan i gar a char i fan: gall gweithgynhyrchwyr sydd wedi rhagori ar dargedau car ZE neu fan ZE drosglwyddo neu fasnachu credydau gormodol i'r cynllun arall (h.y. rhwng y cynlluniau car a fan) i helpu cyflawni cydymffurfiaeth.
45. Mae'r Mandad ZEV yn cynnwys sawl darpariaeth bellach i gefnogi cydymffurfiaeth. Mae hyn yn cynnwys cronni ar gyfer gweithgynhyrchwyr cysylltiedig, a masnachu. Mae masnachu yn caniatáu i weithgynhyrchwyr werthu lwfansau/credydau i gyfranogwyr eraill, neu brynu lwfansau/credydau gan gyfranogwyr eraill. Gellir ennill credydau bonws hefyd drwy werthu ZEVs i glybiau ceir a chofrestru cerbydau di-allyriadau at ddiben arbennig, gan gynnwys cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn, i ysgogi eu cynhyrchu. Mae'r Mandad ZEV hefyd yn cynnwys rhanddirymiadau ac esemptiadau ar gyfer gweithgynhyrchwyr cyfaint isel sy'n golygu nad ydynt wedi'u rhwymo i gyrraedd y prif dargedau ZEV.
46. I gydnabod yr heriau byd-eang y mae gweithgynhyrchwyr cerbydau yn eu hwynebu, gwnaed newidiadau deddfwriaethol i'r Gorchymyn VETS ar ddechrau 2026 i ddarparu llwybrau ychwanegol i weithgynhyrchwyr gydymffurfio. Roedd y rhain yn cynnwys gwelliannau i'r hyblygrwydd allweddol a nodir uchod, yn benodol ymestyn argaeledd a chwmpas yr hyblygrwydd benthyca a throsi, cynyddu capiau mewn rhai blynyddoedd ac ymestyn dyddiadau cau ad-dalu i 2030.
47. Cyflwynodd y ddeddfwriaeth hefyd ryngweithiadau deugyfeiriadol rhwng cynlluniau ZEV ceir a faniau (gan alluogi mwy o gyfleoedd masnachu a throsi) ac addasodd y meini prawf cymhwysedd i gael mynediad at yr hyblygrwydd trosi i wobrwyo defnydd cynnar o ZEV. Fe wnaeth hefyd leihau lefelau taliadau cydymffurfio terfynol ar gyfer ceir a faniau.
48. Yn ogystal, mae un o'r newidiadau mwyaf nodedig a gyflwynwyd yn gysylltiedig â thrin cerbydau trydan hybrid plygio i mewn (PHEVs). Bydd gweithgynhyrchwyr nawr yn gallu defnyddio'r gwerth CO₂ PHEV cyfredol at ddibenion cydymffurfio â VETS tan 2030. Mae'r hyblygrwydd hwn yn helpu lliniaru effeithiau anfwriadol ar gydymffurfiaeth o ganlyniad i gynydd yng ngwerthoedd CO₂ PHEV.

Cydymffurfiaeth â'r Mandad ZEV

49. Hyd yn hyn, mae marchnad y DU wedi cydymffurfio â'r Mandad ZEV.
50. Yn 2024, y flwyddyn gyntaf i'r Mandad fod yn berthnasol ym Mhrydain Fawr, roedd marchnad y DU gyfan yn rhagori ar ofynion y Mandad ar gyfer ceir a faniau.¹⁵ Roedd gweithgynhyrchwyr yn cydymffurfio'n bennaf drwy werthiannau ZEV, wedi'u hategu gan yr hyblygrwydd, a gynlluniwyd i gefnogi'r portffolios cerbydau amrywiol a strategaethau cydymffurfio gwahanol wneuthurwyr ceir.
51. Defnyddiwyd yr holl hyblygrwydd mandad sydd ar gael ar gyfer 2024 i gefnogi cydymffurfiaeth, sy'n dangos eu bod yn gweithredu fel y bwriadwyd. Yr hyblygrwydd a ddefnyddiwyd fwyaf oedd yr hyblygrwydd trosi CO₂, lle mae gweithgynhyrchwyr yn defnyddio gostyngiadau allyriadau CO₂ o gerbydau nad ydynt yn ZEVs i gyrraedd eu targedau ZEV. Mae hyn, ynghyd â gwerthiannau ZEV, yn cyfrannu at gyflawni cyllidebau carbon y DU drwy leihau allyriadau o geir a faniau.
52. Rhagorodd y farchnad ceir ar ofynion Mandad ZEV 2024 o 22%, gan gyflawni gwerthiannau ZEV o 19.8% ar gyfer 2024 a chanran ZEV gyfatebol o 24.5% trwy ddefnyddio'r hyblygrwydd. Hefyd, rhagorodd y farchnad faniau ar ofynion Mandad ZEV 2024 o 10%, gan gyflawni gwerthiannau ZEV o 6.8% ar gyfer 2024 a chanran ZEV gyfatebol o 12.1% trwy ddefnyddio'r hyblygrwydd.
53. Yn seiliedig ar ddata cofrestru cerbydau dros dro ar gyfer 2025, rydym yn disgwyl y bydd marchnadoedd ceir a faniau cymwys y DU unwaith eto yn rhagori ar ofynion y Mandad ZEV ar gyfer 2025 trwy gyfuniad o werthiannau ZEV a defnyddio hyblygrwydd y Mandad. Nid yw hyn yn golygu y bydd pob gwneuthurwr o fewn cwmpas y Gorchymyn VETS yn rhagori ar y prif dargedau yn unigol. Mae'r rheoliad wedi'i gynllunio i sicrhau cydymffurfiaeth â'r farchnad trwy gyfuniad o werthiannau, hyblygrwydd a masnachu ZEV.
54. Bydd gweithgynhyrchwyr yn elwa o hyblygrwydd cynyddol ar gyfer 2025, yn dilyn y newidiadau deddfwriaethol i'r Mandad a ddaeth i rym ym mis Ionawr 2026.¹⁶

Effaith ar y galw am ZEV

55. Mae'r Mandad ZEV wedi sbarduno cynnydd yn y cyflenwad o gerbydau trydan i'r DU a'u treiddiad i'r farchnad. Yn 2025, roedd 22.8% o gofrestriadau ceir newydd yn y DU yn rhai di-allyriadau,¹⁷ gyda ffigurau'r diwydiant yn dangos bod gan y DU y gyfran fwyaf o gerbydau trydan o unrhyw farchnad Ewropeaidd fawr, gan gynnwys yr Almaen, Ffrainc a'r Eidal.¹⁸ Gwerthwyd dros 470,000 o geir trydan newydd yn y DU y llynedd, yr ail gyfaint

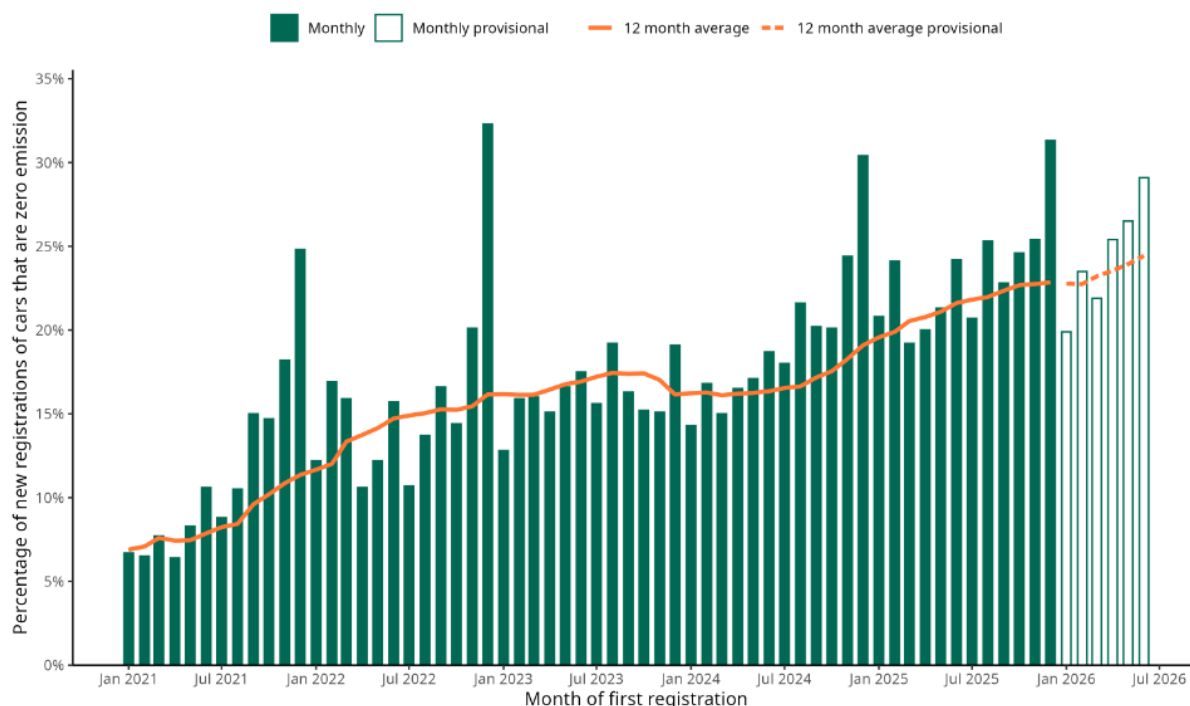
¹⁵ Dim ond yn 2024 y daeth y Gorchymyn VETS i rym ym Mhrydain Fawr ac mae'n berthnasol i'r DU gyfan o 2025 ymlaen.

¹⁶ Adroddiad cydymffurfio, <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/69b1922458d4ef5adaf0e4e0/vehicle-emissions-trading-schemes-2024-final-compliance-report.pdf>

¹⁷ Ystadegau'r Adran Drafnidiaeth VEH1153a, Ebrill 2026: <https://www.gov.uk/government/statistics/vehicle-licensing-statistics-2025/vehicle-licensing-statistics-united-kingdom-2025>

¹⁸ ACEA, Cofrestriadau ceir newydd, Ionawr 2026: <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-8-in-2025-battery-electric-17-4-market-share/>

uchaf yn Ewrop. Tyfodd cofrestriadau cerbydau nwyddau ysgafn (LGVs) di-allyriadau newydd hefyd 32.9%, gyda bron i 30,000 o gofrestriadau yn 2025 - record flynyddol newydd. Mae'r duedd hon yn parhau i mewn i 2026. Roedd bron i 3 o bob 10 (29.1%) o geir newydd a gofrestrwyd am y tro cyntaf ym mis Mehefin yn rhai di-allyriadau¹⁹ ac, at ei gilydd, mae gan y DU bellach dros 2 filiwn o gerbydau ZEV trwyddedig. Hyd yma yn ystod y flwyddyn, roedd 24.2% o gofrestriadau ceir newydd yn ddi-allyriadau ym mis Mehefin 2026, i fyny o 21.1% yn yr un cyfnod y llynedd.



Ffigwr 1. Cyfran ZEV o ystadegau cerbydau'r Adran Drafndiaeth ar gyfer cofrestru ceir newydd (Mehefin 2026).²⁰

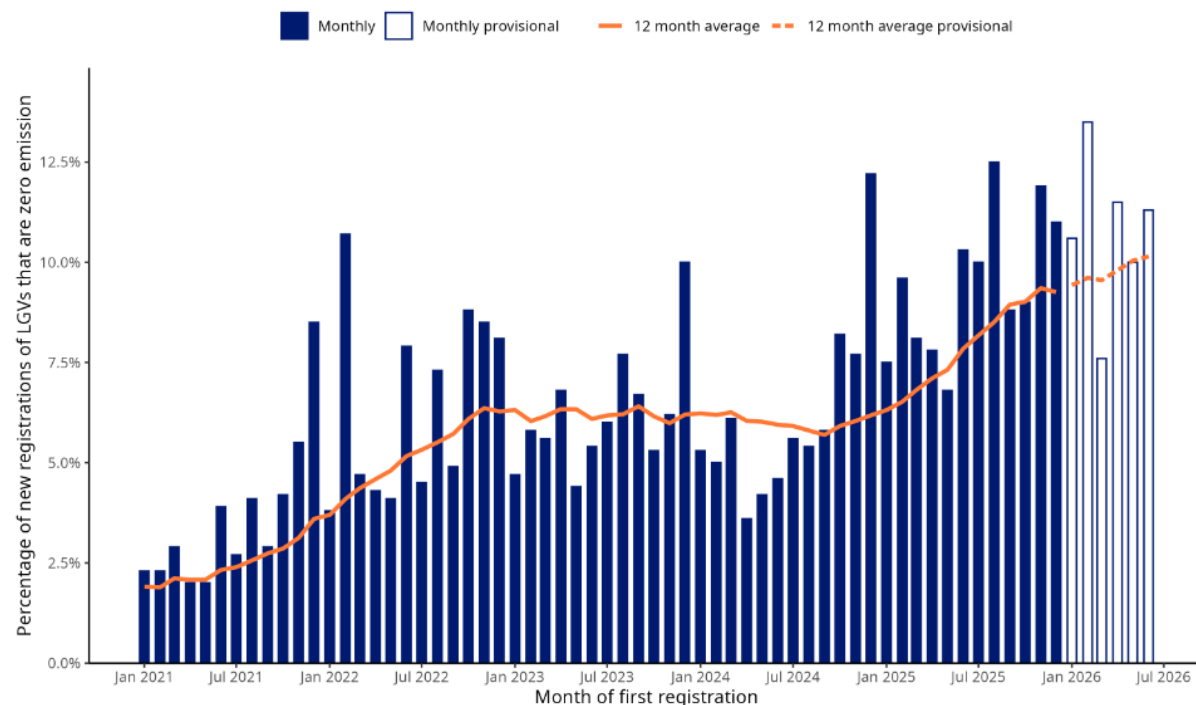
English	Welsh
Monthly	Misol
Monthly provisional	Dros dro misol
12 month average	Cyfartaledd 12 mis
12 month average provisional	Cyfartaledd dros dro 12 mis
Percentage of new registrations of cars that are zero emission	Canran y cofrestriadau newydd o geir sy'n ddi-allyriadau
Jan 2021	Ion 2021
Jul 2021	Gor 2021
Jan 2022	Ion 2022
Jul 2022	Gor 2022
Jan 2023	Ion 2023
Jul 2023	Gor 2023
Jan 2024	Ion 2024
Jul 2024	Gor 2024

¹⁹ Ystadegau'r Adran Drafndiaeth, VEH9902, Mehefin 2026:

<https://www.gov.uk/government/statistics/developing-faster-indicators-of-transport-activity>

²⁰ Ystadegau'r Adran Drafndiaeth, Ceir a cherbydau nwyddau ysgafn wedi'u cofrestru am y tro cyntaf yn ôl math o gorff a math o danwydd, Mehefin 2026: <https://www.gov.uk/government/statistics/developing-faster-indicators-of-transport-activity> Ystadegau'r Adran Drafndiaeth, Ceir a cherbydau nwyddau ysgafn wedi'u cofrestru am y tro cyntaf yn ôl math o gorff a math o danwydd: Mehefin 2026, [Datblygu dangosyddion cyflymach o weithgarwch trafndiaeth - GOV.UK](#)

Jan 2025	Ion 2025
Jul 2025	Gor 2025
Jan 2026	Ion 2026
Jul 2026	Gor 2026
Month of first registration	Mis y cofrestrriad cyntaf



Ffigwr 1. Ystadegau cerbydau'r Adran Drafnidiaeth ar gyfer cofrestru cerbydau nwyddau ysgafn newydd (Mehefin 2026).²¹

English	Welsh
Monthly	Misol
Monthly provisional	Dros dro misol
12 month average	Cyfartaledd 12 mis
12 month average provisional	Cyfartaledd dros dro 12 mis
Percentage of new registrations of LGV's that are zero emission	Canran y cofrestrriadau newydd o LGVs sy'n ddi-allyriadau
Jan 2021	Ion 2021
Jul 2021	Gor 2021
Jan 2022	Ion 2022
Jul 2022	Gor 2022
Jan 2023	Ion 2023
Jul 2023	Gor 2023
Jan 2024	Ion 2024
Jul 2024	Gor 2024
Jan 2025	Ion 2025
Jul 2025	Gor 2025
Jan 2026	Ion 2026
Jul 2026	Gor 2026
Month of first registration	Mis y cofrestrriad cyntaf

²¹Ystadegau'r Adran Drafnidiaeth, Ceir a cherbydau nwyddau ysgafn wedi'u cofrestru am y tro cyntaf yn ôl math o gorff a math o danwydd, Mehefin 2026: <https://www.gov.uk/government/statistics/developing-faster-indicators-of-transport-activity> Ystadegau'r Adran Drafnidiaeth, Ceir a cherbydau nwyddau ysgafn wedi'u cofrestru am y tro cyntaf yn ôl math o gorff a math o danwydd: Mehefin 2026, [Datblygu dangosyddion cyflymach o weithgarwch trafnidiaeth - GOV.UK](#)

56. Mae gweithgynhyrchwyr modurol wedi buddsoddi biliynau o bunnoedd i gynyddu a gwella'r cynnig i ddefnyddwyr, gyda buddsoddiadau newydd sylweddol mewn diwydiannau cefnogol gan gynnwys datblygu, cynhyrchu ac atgyweirio batris, moduron trydan ac electroneg pŵer. Yn y Gogledd-ddwyrain, mae Nissan wedi buddsoddi mwy na £450 miliwn mewn cynhyrchu'r LEAF newydd yn Sunderland, cerbyd trydan sy'n gymwys ar gyfer y lefel disgownt uchaf o dan y Grant Ceir Trydan (ECG).²² Mae hyn yn cefnogi gweithlu cryf y cwmni o 6,000 yn y ffatri yn Sunderland yn uniongyrchol a miloedd mwy yn y gadwyn gyflenwi.²³ Gan adeiladu ar eu buddsoddiad o dros £100m mewn gweithgynhyrchu ZEV ers 2021, mae Stellantis yn buddsoddi £50m ychwanegol i ddechrau cynhyrchu fan drydan arall yn eu safle Ellesmere Port yn Swydd Gaer.²⁴ Mae'r buddsoddiadau hyn yn atgyfnerthu cadarnleoedd gweithgynhyrchu'r DU.

Modurol y DU

57. Mae'r sector modurol yn parhau i fod yn gyfrannwr allweddol i economi'r DU. Yn 2025, cynhyrchodd £78.0bn mewn trosiant a £14.4bn mewn GVA, gan gyfrif am 6.2% o GVA gweithgynhyrchu'r DU. Roedd yn cyflogi 143,000 o bobl mewn gweithgynhyrchu modurol, gyda 358,000 o swyddi pellach yn cael eu cynnal yn yr economi ehangach, yn ôl yr amcangyfrifon. Ceir oedd y trydydd nwydd mwyaf poblogaidd a allforiwyd gan y DU gydag allforion gwerth £29bn y llynedd.

58. Mae sector modurol y DU yn canolbwyntio'n fawr ar allforio, gyda thua 24.5% o gerbydau a gynhyrchir yn y DU yn cael eu gwerthu yma, gyda'r gweddill yn cael ei allforio.²⁵ Yr UE yw'r farchnad allforio fwyaf ar gyfer cerbydau a adeiladwyd yn y DU. Mae'r Mandad ZEV yn rheoleiddio gwerthu cerbydau newydd sydd wedi'u cofrestru yn y DU, waeth ble maen nhw'n cael eu cynhyrchu. Fodd bynnag, rydym hefyd yn cydnabod bod marchnad y DU yn bwysig wrth angori gweithgynhyrchwyr y DU a'u buddsoddiadau, ac mae'r gallu i werthu'r ceir a gynhyrchir yn y DU yn broffidiol yn ddomestig yn ffactor allweddol ar gyfer penderfyniadau buddsoddi. Yn 2025, cynhyrchwyd 9% o geir a faniau newydd eu cofrestru yn y DU.²⁶

Marchnad ZEV sy'n aeddfedu

59. Mae buddsoddiad cynyddol yn y farchnad EV wedi arwain at ystod eang a chynyddol o ZEVs ledled y DU. Mae Cymdeithas y Gwneuthurwyr a Masnachwyr Moduron (SMMT) yn adrodd bod dros 160 o fodelau ceir trydan ar gael yn y DU ym mis Mai 2026, i fyny o

²² Datganiad i'r Wasg, Tachwedd 2025: <https://www.gov.uk/government/news/new-sunderland-made-nissan-leaf-qualifies-for-3750-discount-under-governments-ev-grant-in-a-boost-for-north-east-manufacturing>

²³ Datganiad i'r Wasg, Rhagfyr 2025: <https://www.gov.uk/government/news/nissan-launches-450m-next-generation-leaf-in-major-vote-of-confidence-in-uks-industrial-strategy>

²⁴ Stellantis, Tachwedd 2024: https://www.media.stellantis.com/uk-en/corporate/press/stellantis-announces-proposed-plan-to-invest-50-million-to-strengthen-the-ellesmere-port-plant-as-its-uk-commercial-vehicle-manufacturing-hub?adobe_mc_ref=

²⁵ SMMT, Ion 2026: <https://www.smmt.co.uk/tough-year-for-auto-but-new-models-and-industrial-strategy-can-deliver-growth/>

²⁶ Gweler [Data cefndirol](#) yn Atodiad A

ddim ond 14 yn 2016.²⁷ Darperir y modelau hyn gan dros 50 o frandiau ac maent yn amrywio o opsiynau cyllideb o dan £13,000 i gerbydau moethus a pherfformiad gyda dros 550 milltir o ystod.

60. Yn bwysig, mae galw ehangach yn y farchnad a chystadleuaeth gynyddol yn golygu bod nifer cynyddol o gerbydau trydan mwy fforddiadwy yn dod i'r farchnad. Yn ôl Autotrader, mae 40 o fodelau ceir newydd bellach gyda Phris Manwerthu a Argymhellir (RRP) o dan £30,000,²⁸ cynnydd o bron i 40% ers dechrau 2025.²⁹ Yn yr un modd, mae pris cyfartalog cerbydau trydan wedi gostwng dros amser, gan symud yn agosach at gerbydau nad ydynt yn ZEVs. Mae dadansoddiad gan Autotrader yn dangos bod premiwm yr RRP ar geir trydan newydd o'i gymharu â phetrol neu ddewisiadau amgen wedi gostwng o 34% i 15% mewn ychydig flynyddoedd, o'i fesur ar sail debyg.³⁰ Mae hynny cyn ystyried gostyngiadau o'r Grant Ceir Trydan, sy'n lleihau ymhellach y gwahaniaeth pris rhwng cerbydau trydan a cherbydau hylosgi ar gyfer rhai cerbydau.
61. Mae'r gostyngiad ym mhrisiau cyfartalog cerbydau trydan hefyd yn ganlyniad i leihad mewn costau batris. Y pecyn batri yw'r gydran EV drutaf yn aml, gan gyfrif am tua 30 - 40% o gyfanswm cost y cerbyd.³¹ Mae data gan Bloomberg NEF yn dangos bod prisiau pecynnau batri cerbydau trydan cyfartalog byd-eang wedi gostwng i'r lefel isaf erioed o \$108 (tuag £80.50) y kWh ym mis Rhagfyr 2025, a disgwylir i'r gostyngiad hwn ddwysáu.³² Mae prisiau batris wedi gostwng dros 90% mewn termau real ers 2010, a rhagwelir y bydd prisiau'n gostwng yn sylweddol ymhellach mewn termau real yn y dyfodol.³³ Mae'r gostyngiadau hyn yn newyddion cadarnhaol i yrwyr a byddant yn cefnogi treiddiad cerbydau trydan i sylfaen cwsmeriaid ehangach.
62. Mae stori debyg yn datblygu yn y sector Cerbydau Nwyddau Ysgafn (LGVs). Yma rydym yn gweld argaeledd modelau yn ehangu'n gyflym a chystadleurwydd cost cynyddol, er bod Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn cydnabod bod rhwystrau i'w defnyddio yn parhau. Mae dros 40 o fodelau o faniau di-allyriadau ar y farchnad yn y DU bellach, ac mae'r nifer hwn yn cynyddu, gyda bron i ddwy ran o dair o'r holl fodelau fan bellach ar gael fel cerbydau trydan. Tyfodd cofrestriadau cerbydau LGV di-allyriadau newydd 32.9% y llynedd, gyda bron i 30,000 o gofrestriadau yn 2025.³⁴ Mae twf cryf mewn cofrestru LGVs di-allyriadau wedi parhau yn 2026, gyda ZEVs yn cyfrif am 11% o LGVs newydd a gofrestrwyd ym mis Mehefin. O fis Ionawr i fis Mehefin 2026, roedd

²⁷ SMMT, Mai 2026: <https://www.smmmt.co.uk/new-car-market-grows-as-consumers-respond-to-choice-and-incentives/>

²⁸ Autotrader, Mai 2026: <https://www.autotrader.co.uk/content/features/electric-cars-facts-and-figures>

²⁹ Autotrader, Mai 2025: <https://www.autotrader.co.uk/content/features/electric-car-cost>

³⁰ Autotrader, Ebrill 2026: <https://www.autotrader.co.uk/content/news/new-evs-are-now-cheaper-than-petrol-cars-on-average-is-now-the-time-to-buy>

³¹ McKinsey and Company, Ion 2026 <https://www.mckinsey.com/features/mckinsey-center-for-future-mobility/our-insights/the-future-of-affordable-evs-breakthroughs-in-battery-pack-costs>

³² BloombergNEF, Rhagfyr 2025: <https://about.bnef.com/insights/clean-transport/new-record-lows-for-battery-prices/>

³³ Goldman Sachs, Hydref 2024: <https://www.goldmansachs.com/insights/articles/electric-vehicle-battery-prices-are-expected-to-fall-almost-50-percent-by-2025>

³⁴ Ystadegau'r Llywodraeth, Ebrill 2026: <https://www.gov.uk/government/statistics/vehicle-licensing-statistics-2025/vehicle-licensing-statistics-united-kingdom-2025>

10.1% o gofrestriadau LGV newydd yn ddi-allyriadau, o'i gymharu ag 8.3% yn yr un cyfnod y llynedd.³⁵

Marchnad ZEV ail-law

63. Mae'r farchnad cerbydau trydan ail-law hefyd yn cryfhau'n gyflym. Yn 2025, roedd bron i un o bob deg (9.9%) o geir a oedd yn newid dwylo ar y farchnad ail-law yn gerbyd batri, hybrid neu hybrid plygio i mewn.³⁶ Mae data Autotrader o fis Ebrill 2026 yn dangos mai cerbydau trydan yw'r math o danwydd sy'n gwerthu gyflymaf ar eu plattform, gyda cherbydau trydan 3-5 oed yn gwerthu gyflymaf o unrhyw grŵp cerbydau.³⁷ Mae diddordeb wedi tyfu ymhellach ers dechrau argyfwng y Dwyrain Canol.³⁸
64. Er bod blynyddoedd cychwynnol y pontio i gerbydau ail-law wedi gweld newid ac ansicrwydd yn y sector cerbydau ail-law, mae data diweddar yn dangos darlun cynyddol gadarnhaol. Mae marchnad cerbydau trydan ail-law yn y DU yn cyflymu ar draws ceir a faniau, gyda chyfran o'r farchnad yn cynyddu, gwerthiannau cyflymach a phrisiau wedi sefydlogi o'i gymharu â blynyddoedd blaenorol.
65. Mae gyrrwyr yn elwa o'r costau is hyn, gydag 1 o bob 4 cerbyd trydan ail-law ar Autotrader bellach yn cael eu gwerthu am lai na £15,000 a phris cyfartalog cerbyd trydan 3-5 oed bellach tua £18,000.³⁹ O ystyried bod mwyafrif yr holl geir sy'n cael eu prynu a'u gwerthu yn y DU yn y farchnad ail-law, mae'r twf hwn yn newyddion cadarnhaol iawn i yrwyr.
66. Er bod hyn yn galonogol, rydym yn cydnabod bod y farchnad ail-law yn dal i aeddfedu a bod mwy i'w wneud i gefnogi ei hiechyd a'i chynaliadwyedd hirdymor. Dyna pam y bydd llywodraethau'n parhau i fonitro iechyd y farchnad cerbydau ail-law yn agos, yn cefnogi gweithgorau dan arweiniad y diwydiant yn weithredol, ac yn mynd i'r afael â materion y gwyddom sy'n peri pryder i yrwyr, megis iechyd batri a gwefru cyhoeddus ar gyfercerbydau trydan.
67. Ym mis Ebrill 2026, ymgynghorodd llywodraeth y DU ar gyflwyno gofynion newydd i gerbydau trydan gael eu gosod â monitorau iechyd batri cywir, hygrych a chymaradwy.⁴⁰ Pe bai'n cael ei gyflwyno, byddai hyn yn rhoi mwy o hyder i yrwyr newid, a sicrhau bod y pontio yn digwydd mewn modd teg a chyfiawn. Disgwylir ymateb yn fuan.

Cefnogaeth y llywodraeth i ZEVs

68. Mae llywodraethau ledled y DU wedi darparu cefnogaeth helaeth i hwyluso diwydiant a gyrrwyr i bontio i ZEVs. Mae hyn yn cynnwys dros £7.5 biliwn allan hyd at 2035 i gefnogi teuluoedd, busnesau a'r sector gweithgynhyrchu modur. Mae'r cyllid hwn yn cefnogi

³⁵ Ystadegau'r Llywodraeth, Mehefin 2026: [Developing faster indicators of transport activity - GOV.UK](#)

³⁶ SMMT, Chwefror 2026: <https://www.smmt.co.uk/evs-power-up-used-car-market-in-three-year-growth-run/>

³⁷ Data mewnol Autotrader wedi ei rannu gyda'r Adran Drafnidiaeth, Ebrill 2026.

³⁸ Autotrader, Mawrth 2026: <https://plc.autotrader.co.uk/news-views/press-releases/sharp-rise-in-ev-interest-on-autotrader-following-middle-east-bombing/>

³⁹ Autotrader, Mai 2026: <https://www.autotrader.co.uk/content/features/electric-cars-facts-and-figures>

⁴⁰ Ymgynghoriad y Llywodraeth, Ebrill 2026: <https://www.gov.uk/government/consultations/updating-the-minimum-emission-standard-for-new-road-vehicles/updating-the-minimum-emission-standard-for-new-road-vehicles>

defnyddio gwefrwyr cerbydau trydan, y defnydd o gerbydau trydan a phontio diwydiant modur y DU.

69. Mae'r Grant Ceir Trydan (ECG) ledled y DU, gwerth £2 biliwn, ac wedi'i ariannu i flwyddyn ariannol 2029/30, eisoes wedi cefnogi dros 160,000 o werthiannau ceir trydan newydd trwy ostwng costau cerbydau trydan newydd. Mae'n lleihau cost ymlaen llaw cerbydau trydan newydd sydd â phris o £37,000 neu lai sy'n bodloni meini prawf cynaliadwyedd penodol. Er y gallai fod llawer o ffactorau'n dylanwadu ar hyn, mae ystadegau'r Adran Drafnidiaeth yn dangos, o gymharu'r 6 mis cyn cyflwyno'r ECG â'r 6 mis wedyn, bod cofrestru cerbydau trydan wedi cynyddu tua 10%.⁴¹
70. Mae'r Grant Faniau Di-allyriadau ledled y DU wedi cefnogi bron i 115,000 o archebion LGV di-allyriadau ers 2012, ac mae'r Grant Tryciau Di-allyriadau wedi cefnogi dros 1,200 o HGVs di-allyriadau ers 2016. Ar 25 Mawrth eleni, ymrwymodd llywodraeth y DU £1 biliwn ychwanegol mewn cyllid ar gyfer faniau a lorïau i gyflymu twf a thorri costau datgarboneiddio cludo nwyddau ar y ffyrdd i fusnesau. Mae'r buddsoddiad hwnnw'n golygu y gall busnesau ledled y DU elwa o hyd at £5,000 oddi ar faniau di-allyriadau, a hyd at £1 miliwn i gefnogi cyflwyno seilwaith gwefru mewn depos.
71. Mae Llywodraeth yr Alban wedi darparu cefnogaeth sylweddol i gyflymu mabwysiadu cerbydau trydan a chael gwared ar rwystrau i'w defnyddio. Rhwng 2011 a 2026, darparodd Benthyciad Trafnidiaeth Carbon Isel yr Alban fwy na £250 miliwn i gefnogi prynu cerbydau allyriadau isel iawn a sero. Mae'r mesurau hyn wedi cyfrannu at nifer fawr o gerbydau trydan yn yr Alban.
72. Mae llywodraeth y DU yn mynd i'r afael yn uniongyrchol â rhwystrau ehangach i fabwysiadu faniau di-allyriadau. Y llynedd fe wnaethom newid rheoliadau trwyddedu gyrwyr a gweithredwyr faniau yn dilyn adborth gan y diwydiant. Yn ddiweddar, rydym wedi cyflwyno newidiadau rheoleiddio pellach i symleiddio profion MOT a rheolau oriau gyrwyr ar gyfer faniau trydan mawr (3.5-4.25 tunnell). Mae'r newidiadau hyn yn hyrwyddo mabwysiadu cerbydau LGV ZE ymhellach.
73. Er mwyn cefnogi hygyrchedd cerbydau trydan, mae'r Grant Cerbydau Hygyrch i Gadair Olwyn yn cynnig £2,500 ar gyfer cerbydau cymwys sydd â phris o £50,000 neu lai i ostwng cost cerbydau trydan sydd wedi'u haddasu'n benodol ar gyfer defnydd cadair olwyn. Mae llywodraeth y DU wedi cadarnhau y bydd y grant WAV yn parhau tan fis Mawrth 2027. Mae cerbydau hygyrch hefyd yn elwa o'r credyd bonws mwyaf yn y Mandad ZEV i roi cymhelliant i weithgynhyrchwyr arloesi.
74. Mae pob cerbyd yn cyfrannu at dagfeydd a thraul ar y ffyrdd, ond mae gyrwyr cerbydau petrol a diesel yn talu treth tanwydd wrth y pwmp i gyfrannu eu cyfran deg, tra nad yw gyrwyr cerbydau trydan yn talu cyfwerth ar hyn o bryd. Wrth i fwy o bobl ddewis newid i gerbydau trydan, mae'r Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol (OBR) wedi rhagweld y bydd derbyniadau treth tanwydd yn gostwng i tua hanner y lefelau presennol (tua £12 biliwn) yn y 2030au mewn termau real. Yna disgwylir i dderbyniadau agosáu at sero erbyn 2050.

⁴¹ Ystadegau'r Llywodraeth, Ebrill 2026: <https://www.gov.uk/government/statistics/vehicle-licensing-statistics-2025/vehicle-licensing-statistics-united-kingdom-2025>

75. Felly, fel y cyhoeddwyd yng Nghyllideb 2025, bydd Treth Cerbydau Trydan (eVED), tâl milltired newydd ar gyfer ceir trydan a cheir hybrid plygio i mewn, yn dod i rym ym mis Ebrill 2028. Er ei bod yn deg i yrwyr cerbydau trydan gyfrannu at eu defnydd o geir, mae llywodraeth y DU hefyd wedi ymrwymo i sicrhau bod gyrru cerbyd trydan yn parhau i fod yn ddewis deniadol i yrwyr. Felly, bydd y gyfradd eVED a delir gan yrwyr cerbydau trydan yn hanner y gyfradd dreth tanwydd a delir gan y gyrrwr petrol/diesel cyffredin, gan sicrhau y bydd yn dal yn rhatach bod yn berchen ar a rhedeg EV i'r rhan fwyaf o yrwyr EV. Bydd cerbyd trydan cyffredin sy'n gyrru 8,000 milltir y flwyddyn yn talu £240, neu £20 y mis, mewn eVED (a dim treth tanwydd) pan ddaw i rym ym mis Ebrill 2028. Mewn cyferbyniad, bydd car petrol/diesel cyffredin sy'n gyrru'r un pellter yn talu tua £480 mewn treth tanwydd.
76. Yn wahanol i rai gwledydd eraill lle gostyngwyd cymhellion prynu cerbydau trydan ochr yn ochr â chyflwyno taliadau milltiroedd i ddisodli treth tanwydd, mae'r DU yn ehangu'r cymhellion hyn ochr yn ochr â cherbydau trydan electronig i annog mwy o ddefnydd. Mae tuag 80% o refeniw eVED o'r tair blynedd gyntaf yn cael ei ail-fuddsoddi i ymestyn cefnogaeth i gerbydau trydan a'r diwydiant gweithgynhyrchu ceir, gan gynnwys £1.3 biliwn o gyllid ychwanegol ar gyfer y Grant Ceir Trydan (ECG), £200 miliwn ar gyfer cyflwyno gwefrwyr cerbydau trydan, a chynyddu'r trothwy Atodiad Ceir Drud (ECS) i £50,000 ar gyfer cerbydau trydan.
77. Mae hyn yn adeiladu ar y gefnogaeth hael sydd eisoes yn bodoli i yrwyr a busnesau ddewis cerbydau trydan, gan gynnwys cyfraddau treth ceir cwmni hael a chynlluniau aberthu cyflog. Mae ceir cwmni yn y DU yn ddarostyngedig i gyfundrefn sy'n seiliedig ar allyriadau; nid yw gwerth trethadwy'r car yn seiliedig ar ei bris rhestr yn unig, ond hefyd ar ei lefel allyriadau CO₂. Mae ein system lwfansau cyfalaf ar gyfer ceir hefyd yn seiliedig ar allyriadau CO₂, gyda'r ceir mwyaf llygrol yn derbyn y lwfansau lleiaf hael.
78. Mae rhaglen DRIVE35 (Driving Research and Investment in Vehicles Electrification) gwerth £4 biliwn yn cefnogi arloesi, ehangu masnachol a buddsoddi mewn ZEVs, batris a'u cadwyni cyflenwi hyd at 2035.⁴² Ar agor i fusnesau cofrestredig o bob maint yn y DU, mae'n darparu sicrwydd hirdymor ac yn rhoi'r hyder i'r diwydiant fuddsoddi yn y technolegau a'r galluoedd gweithgynhyrchu sydd eu hangen ar gyfer dyfodol sector modurol y DU.
79. Fel rhan o DRIVE35, mae llywodraeth y DU hefyd yn gweithredu'r Rhaglen Parodrwydd Cyflenwyr a Thrawsnewid mewn partneriaeth â Meiri'r Gogledd-ddwyrain a'r Gorllewin Canolbarth, gyda chefnogaeth hyd at £50 miliwn o gyllid ym mhob rhanbarth. Bydd y rhaglen yn cefnogi trydaneiddio a phontio clystyrau gweithgynhyrchu allweddol, gan gryfhau cadwyni cyflenwi, cynyddu cynnwys domestig, diogelu swyddi a datgloi twf ar draws cymunedau lleol wrth gyflymu'r newid i dechnolegau di-allyriadau.

⁴² Canllawiau'r Llywodraeth, Gorffennaf 2025: <https://www.gov.uk/guidance/drive35-funding-programme-innovation>

Seilwaith gwefru'r DU

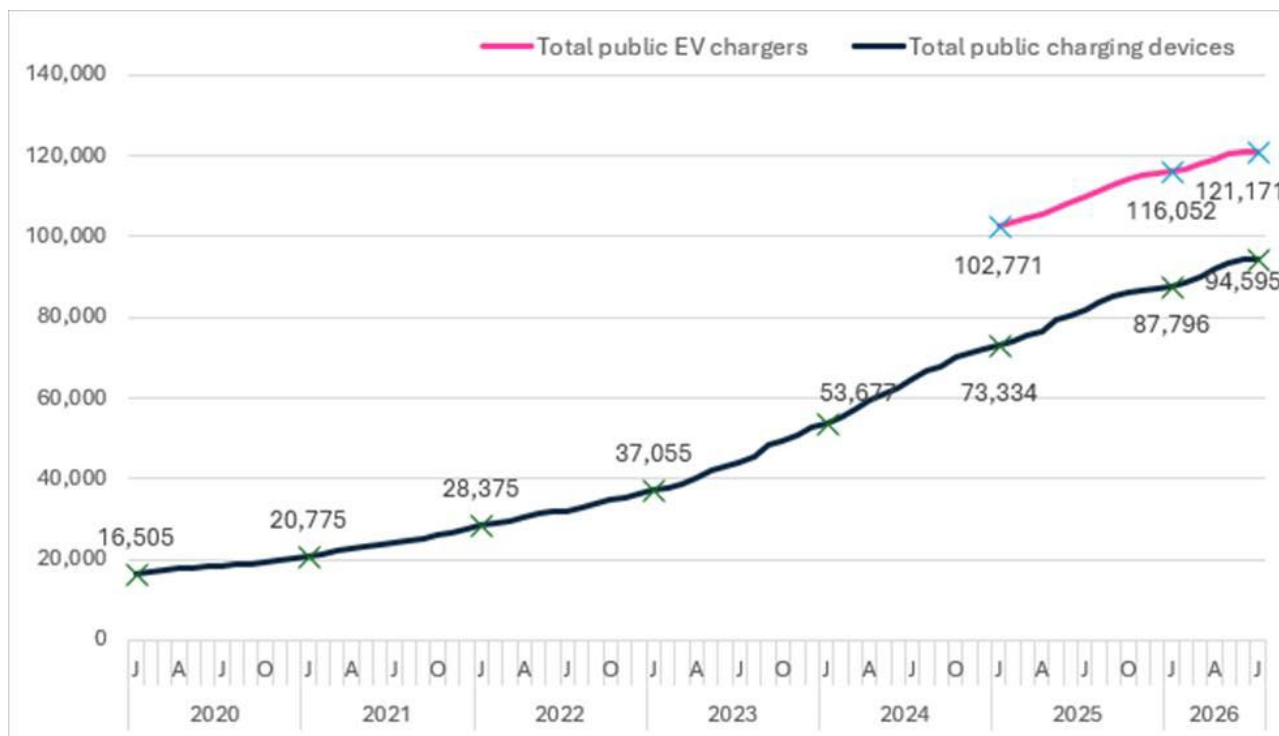
80. Mae'r Mandad ZEV yn sbardun allweddol ar gyfer buddsoddi yn y pontio i ZEV y tu allan i'r sector modurrol. Does unman y mae hyn yn gliriach nag yn niwydiant gwefru prysur gynyddol y DU, sydd wedi pwysleisio dro ar ôl tro sut mae'r sicrwydd a ddarperir gan y Mandad wedi datgloi buddsoddiad preifat o £6 biliwn yn eu sector hyd at 2030⁴³, a buddsoddiad cronus posibl o £30 biliwn hyd at 2035.⁴⁴ Mae trywydd y Mandad ZEV yn ffactor arwyddocaol sy'n dylanwadu ar y defnydd o ZEV a'r galw canlyniadol am seilwaith gwefru. Mae'n ffactor pwysig wrth gynnal llif cyfalaf i'r DU, gan gefnogi hyder buddsoddwyr ac annog buddsoddi parhaus yn sector gwefru'r DU.
81. Er nad yw seilwaith gwefru ei hun o fewn cwmpas yr adolygiad hwn, mae ei hollbwysigrwydd i'r pontio yn amlwg. Mae dros 120,000⁴⁵ o wefrwyr cerbydau trydan cyhoeddus yn y DU eisoes ac mae gan bron i filiwn o gartrefi yn Lloegr bwynt gwefru wedi'i osod. Mae hyn yn cynnwys dros 12,800 o wefrwyr yn yr Alban, 5,900 yng Nghymru a mwy na 1,100 o wefrwyr cerbydau trydan sydd ar gael i'r cyhoedd yng Ngogledd Iwerddon, gyda'r olaf yn cynyddu tua 195% ers mis Ebrill 2023. O ystyried ei bwysigrwydd, mae llywodraeth y DU yn buddsoddi £600 miliwn hyd at 2030 i gefnogi gwefru yn y DU. Mae hyn ar ben y £400 miliwn a fuddsoddwyd o dan Gronfa Seilwaith Cerbydau Trydan Lleol y disgwylir iddi ddarparu dros 100,000 o bwyntiau gwefru cyhoeddus newydd yn Lloegr.
82. Yng Ngogledd Iwerddon, mae consortiwm o gynghorau lleol ar fin gosod hyd at 250 o bwyntiau gwefru gyda chefnogaeth y Cynllun Pwyntiau Gwefru Preswyl Ar y Stryd. Bydd 'Cynllun Gwefru Cerbydau Trydan Clwb Chwaraeon Ynys a Rennir' Llywodraeth Iwerddon hefyd yn darparu 48 o wefrwyr mewn clybiau chwaraeon yng Ngogledd Iwerddon, gan ddod â mwy o bwyntiau gwefru i leoliadau cymunedol.

⁴³ ChargeUK, <https://www.chargeuk.org/>

⁴⁴ LCP a ChargeUK, Mehefin 2026:

https://spark.lcp.com/research/document/A678D9?utm_campaign=Economic+impact+of+UK+EV+charging+g+&utm_medium=bitly&utm_source=website

⁴⁵ Ystadegau'r DfT, VEH9902, Gorffennaf 2026: <https://www.gov.uk/government/statistics/developing-faster-indicators-of-transport-activity>



Ffigwr 3. Nifer y gwefrwyrr cerbydau trydan cyhoeddus o fis Ionawr 2025 a dyfeisiau gwefru cyhoeddus o fis Ionawr 2020: Y Deyrnas Unedig.⁴⁶ Mae ystadegau ar gyfer nifer y gwefrwyrr cerbydau trydan yn ddatblygiad diweddar gyda chyfres gefn gyfyngedig. Mae nifer y gwefrwyrr cerbydau trydan yn fwy cynrychioliadol o nifer y cerbydau y gellir eu gwefru ac mae'n fwy cyson ag adrodd rhyngwladol ar wefr cerbydau trydan cyhoeddus.

English	Welsh
Total public EV chargers	Cyfanswm gwefrwyrr EV cyhoeddus
Total public charging devices	Cyfanswm y dyfeisiau gwefru cyhoeddus

83. Mae Llywodraeth yr Alban wedi buddsoddi'n sylweddol mewn mesurau i gefnogi'r defnydd o gerbydau trydan a datgarboneiddio fflyd. Ers 2013, mae cyllid wedi cefnogi gosod mwy na 23,000 o bwyntiau gwefru mewn cartrefi a gweithleoedd ledled yr Alban, gan gyfrannu at un o'r cyfraddau perchnogaeth cerbydau trydan uchaf yn y DU. Ers 2014, mae mwy na £80 miliwn wedi'i fuddsoddi mewn pontio fflydoedd y sector cyhoeddus i gerbydau ZEV, gan arwain at dros 6,000 o gerbydau ZEV yn gweithredu ar draws y sector cyhoeddus. Mae cymorth ychwanegol wedi'i ddarparu drwy'r rhaglen Plugged-in Communities, sydd wedi ariannu 55 o sefydliadau trafnidiaeth gymunedol i brynu cerbydau trydan, a thrwy'r Gronfa Seilwaith Cerbydau Trydan gwerth £30 miliwn, sy'n helpu awdurdodau lleol i ehangu seilwaith gwefru cyhoeddus mewn partneriaeth â'r sector preifat, gan gynnwys mewn cymunedau gwledig ac ynysoedd.

84. Mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi'r pontio i gerbydau ZEV, sy'n hanfodol i gyflawni ei chyllidebau carbon, drwy fuddsoddi mewn seilwaith gwefru dibynadwy, hygrych a fforddiadwy. Mae mwy na 5,900 o bwyntiau gwefru cyhoeddus bellach ar waith ledled Cymru, gyda ffocws ar fynd i'r afael â bylchau yn y ddarpariaeth, gan gynnwys mewn

⁴⁶ Mae dyfais gwefru yn uned ffisegol mewn lleoliad gwefru sy'n cynnwys offer gwefru. Mae gwefrydd EV yn rhan o ddyfais gwefru a all gyflenwi ynni i un EV ar y tro. Am ragor o wybodaeth gweler <https://www.gov.uk/government/publications/electric-vehicle-charging-device-statistics-information/electric-vehicle-charging-infrastructure-statistics-frequently-asked-questions>

ardaloedd gwledig.⁴⁷ Mae cefnogaeth hefyd yn cynnwys gweithio gydag awdurdodau lleol i wella mynediad at wefru, archwilio atebion traws-balmant ar gyfer aelwydydd heb rywle i barcio oddi ar y stryd, hyrwyddo clybiau ceir EV, a mentrau fel y rhaglen Symud i Sero, sy'n cyflymu'r defnydd o gerbydau masnachol di-allyriadau. Mae trydaneiddio fflyd y sector cyhoeddus a defnyddio seilwaith gwefru gan Trafnidiaeth Cymru hefyd yn helpu i yrru'r pontio yn ei flaen.

85. Y llynedd, cyhoeddodd Llywodraeth y DU gefnogaeth bellach ar gyfer seilwaith gwefru, gan gynnwys y Grant Sianel Palmentydd Cerbydau Trydan gwerth £25m. Bydd hyn yn cefnogi miloedd o drigolion yn Lloegr i wefru eu cerbydau gartref am gyfradd rhatach.⁴⁸ Fel rhan o ddull ehangach llywodraeth y DU, rydym yn lleihau biwrocratiaeth o amgylch gosod gwefrwyr er mwyn cyflymu'r broses o'u defnyddio ac wedi cyhoeddi cynnydd yn y symiau grant sydd ar gael ar gyfer gosod gwefrwyr.⁴⁹ Bydd y mesurau hyn yn gwella mynediad at seilwaith gwefru, gan hybu hyder i newid i gerbyd trydan.
86. Yng Ngogledd Iwerddon, cyflwynodd yr Adran Seilwaith ddau ddatrysiad gwefru cerbydau trydan traws-balmant ym mis Medi 2025, i gefnogi trigolion heb fynediad at barcio oddi ar y stryd. Mae'r rhain yn cynnwys sianel beirianyddol barhaol, a osodwyd trwy'r broses Drwydded Gwaith Stryd bresennol, sy'n galluogi defnyddio ceblau gwefru yn ddiogel wrth gynnal mynediad i gerddwyr a chaniatáu i'r llwybr troed gael ei adfer os nad oes ei angen mwyach. Cyflwynwyd datrysiad gorchudd cebl dros dro hefyd trwy raglen beilot dreigl chwe mis i gefnogi monitro a gwerthuso. Datblygwyd y ddau fesur mewn cydweithrediad agos â'r Pwyllgor Cynghori ar Symudedd a Thrafnidiaeth Gynhwysol (IMTAC) a gweithredwyr pwyntiau gwefru.
87. Ym mis Mai 2026, lansiodd Llywodraeth yr Alban y Cynllun Gwefru ar draws Palmentydd, gan gynnig grantiau hyd at £3,500 i gefnogi prynu a gosod atebion gwefru ar draws palmentydd i drigolion heb rywle i barcio oddi ar y stryd. Yn ogystal, mae rheoliadau wedi'u cyflwyno sy'n ei gwneud yn ofynnol i wefrwyr cerbydau trydan gael eu darparu mewn adeiladau a datblygiadau newydd, gan helpu diogelu seilwaith ar gyfer y dyfodol a chefnogi mabwysiadu cerbydau trydan yn barhaus.
88. Mae Llywodraeth yr Alban hefyd yn gweithio'n agos gyda'r sector ynni a gweithredwyr rhwydwaith dosbarthu trydan i wella'r cydgysylltu rhwng defnyddio seilwaith gwefru a'r rhwydwaith trydan, gan sicrhau y gall system ynni'r Alban gefnogi twf parhaus mewn ZEVs.
89. Ar yr un pryd, rydym yn cydnabod y gallai costau gwefru uchel fod yn rhwystr i fabwysiadu cerbydau trydan yn eang, yn enwedig i'r rhai sy'n dibynnu ar rwydweithiau cyhoeddus yn hytrach na gwefru gartref. Mewn ymateb, cyhoeddodd Llywodraeth y DU adolygiad cynhwysfawr o gostau gwefru cyhoeddus, gan archwilio'r ffactorau sy'n

⁴⁷ Ystadegau'r Llywodraeth, Gorffennaf 2026:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6a4cef874889d85e75ab4120/Monthly_public_EV_chargers_by_region_and_country_UK.ods

⁴⁸ Datganiad i'r wasg, Gorffennaf 2025: <https://www.gov.uk/government/news/new-63-million-boost-for-britains-electric-vehicle-revolution>

⁴⁹ Datganiad i'r Wasg, Chwefror 2026: <https://www.gov.uk/government/news/grant-boost-to-cover-almost-half-the-cost-of-installing-ev-chargers-for-households-and-businesses>

sbarduno cynnydd mewn prisiau a dulliau y gallai llywodraeth a diwydiant y DU eu cymryd i ostwng y costau hyn i yrwyr. Cyhoeddir yr Adolygiad o Gostau Gwefru yn Hydref 2026.⁵⁰

90. Ar gyfer teithiau hirach, mae llywodraeth y DU yn gweithio gyda'r diwydiant i wneud gwefru'n hawdd, yn gyflym ac yn ddibynadwy. Ar hyn o bryd mae dros 6,400 o wefrwyr cyflym a chyflym iawn mynediad agored o fewn milltir i'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN – traffyrdd a phrif ffyrdd A Lloegr).⁵¹ Mae'r farchnad wedi datblygu'n sylweddol dros y blynyddoedd diwethaf, ac mae llywodraeth y DU yn targedu cefnogaeth lle mae ei hangen fwyaf, fel gwella'r ddarpariaeth gwefru mewn ardaloedd gwasanaeth traffyrdd lle mae costau cysylltu uchel wedi gwneud cyflwyno seilwaith gwefru yn anhyfyw yn fasnachol. Mae cefnogaeth bellach ar yr SRN hefyd yn cynnwys £10 miliwn o gyllid i ddarparu technoleg arloesol a chefnogi cyflwyno gwefrwyr trwy oresgyn cyfyngiadau grid.
91. Yn ogystal, rydym yn moderneiddio arwyddion gwefru cerbydau trydan ar brif ffyrdd A. Mae'r newidiadau hyn bellach yn caniatáu i ganolfannau gwefru cerbydau trydan mwy gael eu harwyddo, ac mae gwaith ar y gweill i'w gwneud hi'n haws darparu arwyddion ar ffyrdd lleol.
92. O ystyried y galw cynyddol yn y DU am wefrwyr wrth i'r fflyd bontio i drydan, mae'r sector gwefru yn cynrychioli diwydiant twf pwysig dros y degawd nesaf. Mae dadansoddiad a gomisiynwyd gan ChargeUK, cymdeithas fasnach sy'n cynrychioli'r sector gwefru, yn rhagweld y bydd sector gwefru'r DU yn cyfrannu cyfanswm cronus o £15.5bn mewn gwerth uniongyrchol i'r economi erbyn 2035, gan gefnogi tua 36,000 o swyddi uniongyrchol a denu cyfanswm cronus o £30bn o fuddsoddiad i sector gwefru'r DU.⁵² Mae'r swyddi a'r buddsoddiad hyn yn seiliedig ar rwydwaith gwefru sy'n gynyddol fawr ac yn aeddfedu, wedi'i ategu gan werthiannau o'r Mandad ZEV. Mae gan newidiadau i'r Mandad ZEV y potensial i effeithio ar yr amgylchedd buddsoddi ar gyfer seilwaith gwefru.

Teimlad defnyddwyr

93. Mae teimlad defnyddwyr yn rhan hanfodol o'r pontio i ZEV ac mae'r defnydd rhagweladwy o ZEV yn sbardun allweddol ar gyfer twf y farchnad a hyder hirdymor ar draws y sector. Rydym yn gwybod, unwaith y bydd gyrrwyr wedi prynu cerbyd trydan, eu bod nhw'n gadarnhaol iawn am y profiad. Mae Traciwr Ymddygiad ac Agweddau Gyrrwyr EV diweddaraf yr Adran Drafnidiaeth, sy'n mesur agweddau ac ymddygiadau gyrrwyr BEV a PHEV ledled y DU, wedi canfod bod bron i 80% o yrwyr EV wedi dweud y byddent yn fwyaf tebygol o brynu neu brydlesu EV arall yn y dyfodol, a dywedodd bron i 90% eu

⁵⁰ Cylch gorchwyl yr adolygiad costau gwefru cyhoeddus, Mehefin 2026: <https://www.gov.uk/government/publications/cost-of-public-ev-charging-review-terms-of-reference/cost-of-public-ev-charging-review-terms-of-reference>

⁵¹ Dadansoddiad mewnol ZapMap a'r DfT: <https://www.zapmap.com/ev-charging-statistics-2025-report>

⁵² LCP a ChargeUK, Mehefin 2026: <https://www.lcp.com/en/insights/publications/powering-a-decade-of-growth-the-economic-impact-of-uk-ev-charging>

bod yn debygol o argymhell perchnogaeth EV i eraill.⁵³ Mae hyn yn arwydd cryf o ymddiriedaeth mewn cerbydau trydan gan y rhai sydd wedi rhoi cynnig ar un.

94. Fel gydag unrhyw dechnoleg newydd sy'n debygol o chwarae rhan ganolog ym mywydau beunyddiol pobl, mae amgylchedd gwybodaeth cymhleth a dadleuol o amgylch cerbydau trydan, lle gall pryderon dilyn ynghylch materion fel iechyd batri neu ddiogelwch tân batris gael eu gwaethygu gan adroddiadau neu drafodaeth anghywir neu ymfflamychol. Mae'r un Traciwr Ymddygiad ac Agweddau Gyrwyr EV yn dangos mai argaeledd gwefrwyr EV, eu hamrediad, a'r gost i'w prynu yw'r pryderon a ddyfynnir amlaf am gerbydau EV. Mae sylw yn y cyfryngau yn llunio hyder defnyddwyr, gan gynnwys o amgylch cerbydau trydan, ac fe wyddom fod gwerthiannau ZEV i fflydoedd corfforaethol ar hyn o bryd yn gryfach na galw defnyddwyr preifat.
95. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig wedi ymrwymo i fynd i'r afael â'r pryderon hyn a darparu negeseuon clir a ffeithiol i yrwyr fel y gallant wneud dewis gwybodus am eu cerbyd nesaf. Ym mis Ionawr 2026 lansiodd Llywodraeth y DU ymgyrch gyfryngau bwrpasol⁵⁴ ledled y DU i hybu hyder defnyddwyr ac amlygu manteision newid i gerbyd trydan. Mae'r ymgyrch wedi'i chynllunio i roi cerbydau trydan yn gyntaf oll mewn meddyliau, mynd i'r afael â bylchau gwybodaeth, meithrin ymddiriedaeth a dangos sut y gall cerbydau trydan ffitio i ffordd o fyw pobl. Mae'n tynnu sylw at fanteision perchnogaeth cerbyd trydan gan gynnwys costau rhedeg is, ystod batri, a chyfleustra gwefru, yn ogystal â'r Grant Ceir Trydan.
96. Mae'r ymgyrch yn ateb galwadau gan y diwydiant a Phwyllgor Amgylchedd a Newid Hinsawdd (CCC) Tŷ'r Arglwyddi i'r Llywodraeth gymryd rhan fwy rhagweithiol wrth gyfleu gweledigaeth gadarnhaol o'r pontio i gerbydau trydan i ddefnyddwyr. Mae'r ymgyrch hon yn cyd-fynd â chyfathrebu parhaus ar draws sianeli cost isel a dim cost, gan weithio mewn partneriaeth â rhanddeiliaid. Mae'r CCC wedi datgan y gallai gwanhau ymhellach ar y Mandad ZEV roi targedau newid hinsawdd y Llywodraeth mewn perygl, tanseilio hyder buddsoddwyr, cynyddu dibyniaeth ar olew a fewnforir, a gadael mwy o aelwydydd yn agored i gostau rhedeg uwch cerbydau petrol a diesel.⁵⁵
97. Fel y nodwyd uchod, mae Llywodraeth y DU wedi lansio adolygiad cynhwysfawr o gostau gwefru cyhoeddus. Mae hyn yn archwilio'r ffactorau sy'n sbarduno cynnydd mewn prisiau a'r dulliau y gallai Llywodraeth a diwydiant y DU eu cymryd i ostwng y costau hyn i yrwyr. Gwyddom fod seilwaith gwefru cyhoeddus effeithiol, hygyrch a fforddiadwy yn hanfodol i gefnogi'r rhai a fydd yn dibynnu ar y rhwydwaith gwefru cyhoeddus.

⁵³ Traciwr Gyrwyr EV, Canfyddiadau Blwyddyn 1, Awst 2025:

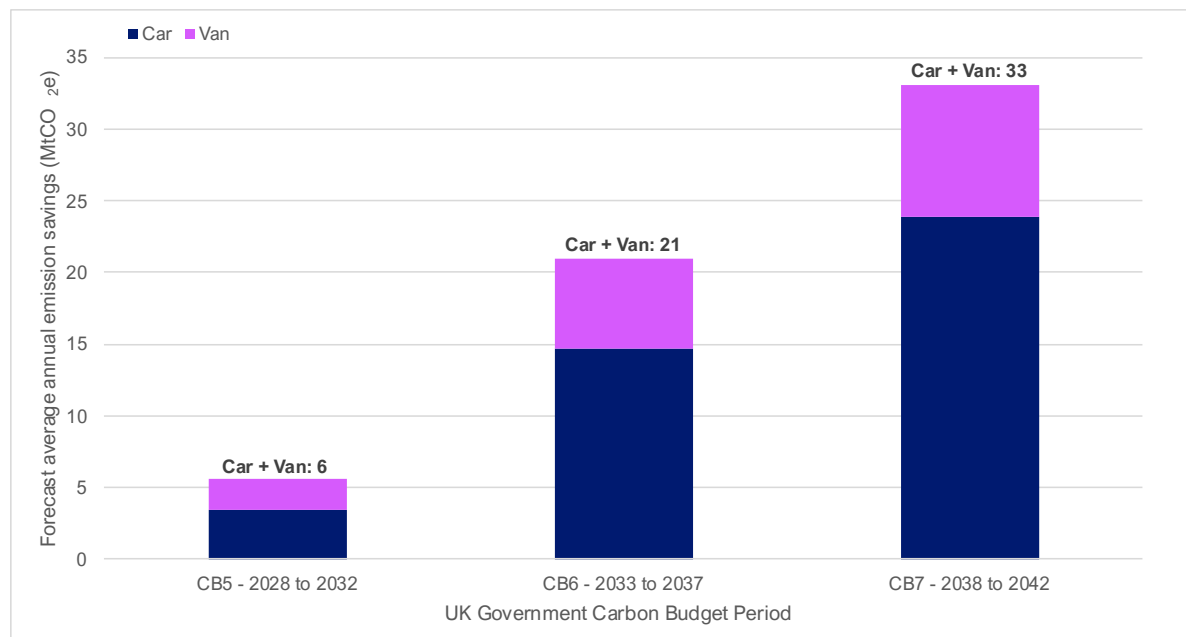
<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/68aee8ae960e2d135b4c8e83/ev-driver-tracker.pdf>

⁵⁴ Clean Energy Campaign, [https://cleanenergy.campaign.gov.uk/electric-](https://cleanenergy.campaign.gov.uk/electric-vehicle/?utm_campaign=cleanenergy&utm_medium=website&utm_source=homepage&utm_content=evexplore#cost)

[vehicle/?utm_campaign=cleanenergy&utm_medium=website&utm_source=homepage&utm_content=evexplore#cost](https://cleanenergy.campaign.gov.uk/electric-vehicle/?utm_campaign=cleanenergy&utm_medium=website&utm_source=homepage&utm_content=evexplore#cost)

⁵⁵ Y Pwyllgor Newid Hinsawdd, <https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2026/06/Progress-in-reducing-emissions-2026-report-to-Parliament-4789075r42yrdoubcy2dgh012hdcu-ueb782939edih2e.pdf>

Arbedion carbon



Ffigwr 4. Rhagolwg o'r arbedion carbon a gyflawnir gan y Mandad ZEV cyfredol a rheoliadau CO₂ yng nghyfnod y gyllideb carbon yn y dyfodol, gan gynnwys arbedion o ddileu pob cerbyd ICE yn raddol yn 2035, yn erbyn y defnydd o ZEV a ragwelir ac effeithlonrwydd cerbydau yn y llinell sylfaen.

English	Welsh
Car	Car
Van	Fan
Forecast average annual emission saving (CO ₂ e)	Rhagolwg o arbedion allyriadau blyneddol cyfartalog (CO ₂ e)
Car + Van	Car + Fan
CB5 - 2028 to 2032	CB5 - 2028 i 2032
CB6 - 2033 to 2037	CB6 - 2033 i 2037
CB7 - 2038 to 2042	CB7 - 2038 i 2042
UK Government Carbon Budget Period	Cyfnod Cyllideb Carbon Llywodraeth y DU

98. Mae'r Mandad ZEV yn fecanwaith allweddol i gefnogi datgarboneiddio trafnidiaeth ffyrdd y DU ac felly'n rhan hanfodol o gyrraedd sero net y DU erbyn 2050 ac i lywodraethau datganoledig gyrraedd eu targedau.
99. Wrth ystyried y gwelliannau deddfwriaethol a gyflwynwyd ym mis Ionawr 2026, a'r broses o ddileu cerbydau â pheiriant hylosgi mewol (ICE) o 2035 ymlaen (nad yw wedi'i ddeddfu ar hyn o bryd), amcangyfrifir y bydd y Mandad ZEV yn arbed cyfartaledd o 21 MtCO₂e y flwyddyn ar draws Cyllideb Carbon 6 (CB6, 2033 i 2037).⁵⁶

⁵⁶ Yn ogystal â chyllidebau carbon cyfreithiol-rwymol y DU, mae'r llywodraethau datganoledig yn gweithredu eu fframweithiau hinsawdd a'u trefniadau cyllidebu carbon eu hunain. Mae'r rhain yn wahanol o ran uchelgais, dyddiadau targed a'r cyfnodau a gwmpeisir gan gyllidebau carbon unigol.

100. Yn y Gyllideb Carbon ddeddfwriaethol ddiweddaraf, 7, sy'n rhedeg o 2038 i 2042, rhagwelir y bydd yn arbed tua 33MtCO₂e yn flynyddol.⁵⁷

⁵⁷ Mae'r cyfrifiad hwn yn seiliedig ar arbedion a gyhoeddwyd yn y Dadansoddiad Cost-budd Ymateb Cyd-lywodraethol ar y Mandad Cerbydau Di-allyriadau a'r Rheoliadau CO₂, 2023 – <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6554be55544aea000dfb2d59/zev-mandate-consultation-final-cost-benefit-analysis.pdf> ynghyd ag ychwanegiad yr arbedion a amcangyfrifir o ddileu cerbydau ICE yn raddol o 2035, fel y'u cyhoeddwyd yn y Gyllideb Carbon a'r Cynllun Cyflawni Twf, 2025 - <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6901d0c2a6048928d3fc2b55/carbon-budget-and-growth-delivery-plan-report.pdf>. Mae gwelliannau i'r mandad sydd wedi lleihau arbedion wedi'u manylu yn y Rheoliadau Mandad Cerbydau Di-allyriadau a CO₂ – Diweddariadau Cynlluniau Masnachu Allyriadau Cerbydau - Dadansoddiad Cost a Budd - https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2025/1101/pdfs/uksiod_20251101_en_001.pdf. Mae'r ffigurau a ddyfynnir yn cynrychioli modelu diweddaraf yr Adran Drafnidiaeth o gydymffurfiaeth gwneuthurwyr â'r rheoliad fel y manylir yn Atodiad A: Dull o gydymffurfio â'r Mandad ZEV a modelu carbon.

Rhan 2: Materion sy'n dod i'r amlwg

Cyd-destun sy'n esblygu

101. Pan gyflwynwyd y Mandad ZEV, bu twf cryf mewn gwerthiannau cerbydau trydan yn y DU, gydag arwyddion y byddai twf yn y galw yn parhau'n gyson. Roedd nifer o wneuthurwyr ceir mawr eisoes wedi ymrwymo'n gyhoeddus i 100% o'u gwerthiannau yn y DU fod yn ddi-allyriadau erbyn 2030. Dangosodd dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth ar y pryd fod yr ymrwymadau hyn yn cwmpasu dros 60% o farchnad cerbydau newydd y DU yn 2020.⁵⁸
102. Roedd y darlun rhyngwladol hefyd yn wahanol, gyda fframweithiau rheoleiddio yn yr Unol Daleithiau, Canada a Tsieina a oedd wedi sbarduno argaeledd a defnydd ZEV. Roedd gan yr UE safonau allyriadau CO₂ tebyg, a oedd yn gweithredu targed lleihau 100% ar gyfer ceir a faniau newydd erbyn 2035. Cynlluniwyd y Mandad ZEV yng nghydstun y fframweithiau hyn, i fod ymhlith y cyfundrefnau rheoleiddio mwyaf uchelgeisiol yn fyd-eang.
103. Fel yr amlinellwyd yn y cyflwyniad, mae'r cyd-destun y mae'r farchnad yn gweithredu ynddo wedi dod yn fwyfwy ansicr o ystyried amrywiaeth o bwysau byd-eang a domestig, gan gynnwys y gwrthdaro yn y Dwyrain Canol, prisiau tanwydd ac ynni sy'n codi, dynameg masnach sy'n esblygu a phwysau parhaus o ran costau byw. Mae'r ffactorau hyn wedi cyflwyno ansefydlogrwydd sylweddol i'r farchnad, gan effeithio ar gadwyni cyflenwi a chostau cynhyrchu, ac effeithio'n uniongyrchol ar hyder defnyddwyr.
104. Ochr yn ochr â hynny, mae'r rhagolygon hyd at 2030, gan gynnwys fframweithiau rheoleiddio mewn marchnadoedd allweddol eraill, wedi newid. O ystyried bod y sector modur yn gweithredu'n rhyngwladol, mae gan y datblygiadau hyn oblygiadau ar gyfer strategaethau gwerthu a phontio ledled y byd, hyd yn oed wrth i farchnad cerbydau trydan barhau i ddatblygu'n gyflym. Mae'r cyd-destun esblygol hwn wedi llywio adolygiad Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig o'r Mandad ZEV.

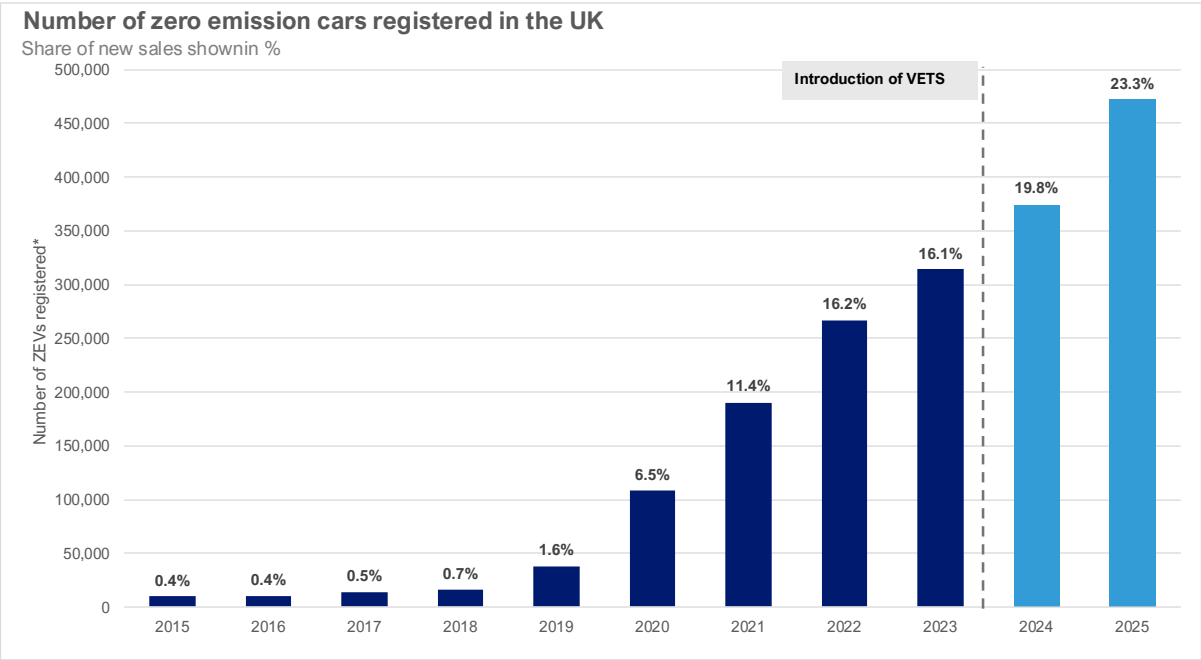
⁵⁸ Ymgynghoriad y llywodraeth, Ebrill 2022: [technical-consultation-on-zero-emission-vehicle-Mandate-policy-design.pdf](#)

Galw am ZEV

105. Mae'r galw am ZEVs wedi tyfu'n arafach nag a ragwelwyd. Yn wreiddiol, rhagwelodd dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth y byddai gwerthiannau ceir ZE yn ystod blwyddyn gyntaf y Mandad yn 22% yn 2024, gyda thaith y ceir yn dilyn cromlin twf siâp S, gyda chymeriad cychwynnol arafach ac yna twf cyflym.
106. Mae galw arafach nag a ragwelwyd am ZEV yn eistedd ochr yn ochr â ffactorau ehangach sy'n effeithio ar sector modur y DU, gan gynnwys costau ynni a llafur cymharol uchel yn y DU, tariffau a rhwystrau masnach, risgiau'r gadwyn gyflenwi, ac ansicrwydd ynghylch datblygiadau rheoleiddio yn y dyfodol. Mae hyn yn cynnwys pryderon ynghylch mesurau 'Gwnaed yn Ewrop' arfaethedig yr UE, a allai, er nad ydynt wedi'u deddfu eto, gael effaith andwyol ar sector modur y DU pe bai'r DU yn cael ei heithrio. Gyda'i gilydd, mae'r ffactorau hyn wedi creu amgylchedd gweithredu mwy heriol, gan effeithio ar gystadleurwydd a hyder ar draws y diwydiant.
107. Er bod gwerthiannau ceir ZE yn cynyddu'n gyson, gyda 19.8% o gerbydau ZEV wedi'u cofrestru ym mlwyddyn cynllun 2024, 23.3% yn 2025 yn seiliedig ar ddata cydymffurfio dros dro, a hyd at 29.1% ym mis Mehefin 2026⁵⁹, mae cyfran y farchnad yn parhau i fod islaw'r lefelau a ragwelwyd gan brif dargedau y Mandad ZEV. Mae'r sefyllfa hon yn fwy amlwg ar gyfer faniau, a gofrestrodd werthiannau ZEV o 6.8% ym mlwyddyn y cynllun 2024, 9.7% yn 2025 yn seiliedig ar ddata cydymffurfio dros dro ac 11.3% ym mis Mehefin 2026⁶⁰ yn erbyn prif dargedau o 10%, 16% a 24% yn y drefn honno. Nid yw hyn yn cyfateb i'r cynnydd cyflym yng nghyflenwad faniau ZE a dybiwyd yn y trywydd cychwynnol.

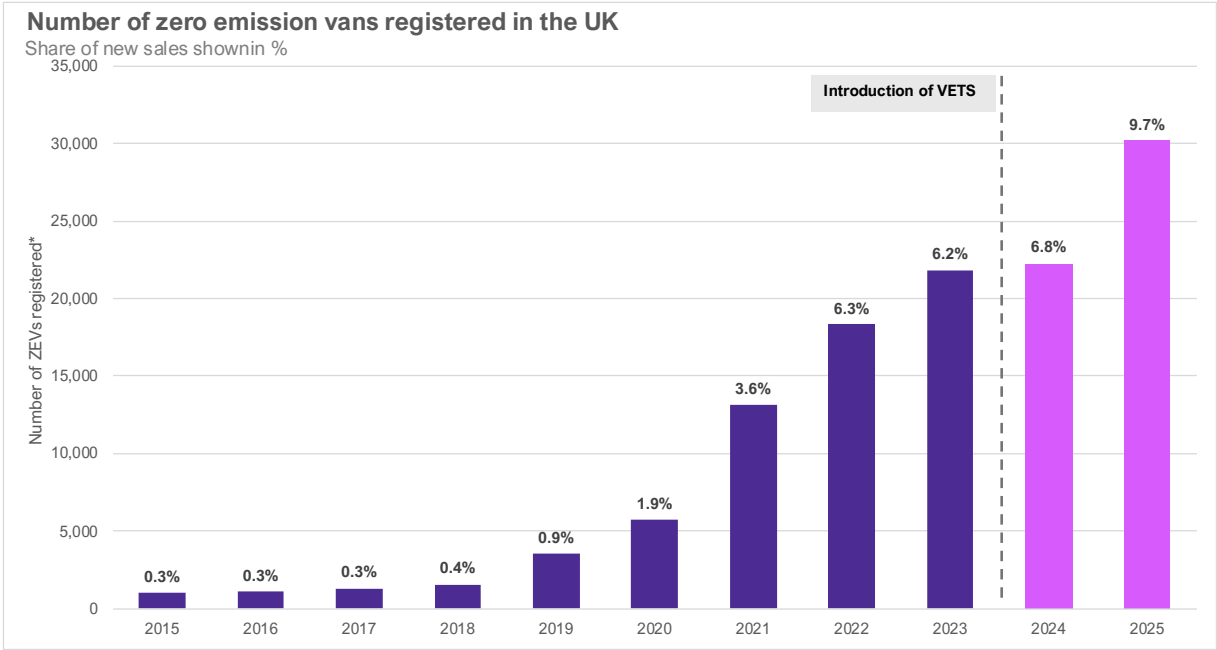
⁵⁹ Yn seiliedig ar ddata dangosydd cyflymach yr Adran Drafnidiaeth, sy'n cael ei gyfrifo yn seiliedig ar gerbydau sydd newydd eu cofrestru gyda math o gorff car, a all fod yn wahanol i nifer y cerbydau a gofnodwyd trwy'r cynllun VETS.

⁶⁰ Yn seiliedig ar ddata dangosydd cyflymach yr Adran Drafnidiaeth sy'n cael ei gyfrifo yn seiliedig ar gerbydau sydd newydd eu cofrestru gyda math o gorff car, a all fod yn wahanol i nifer y cerbydau a gofnodwyd trwy'r cynllun VETS. Mae ffigurau blaenorol yn defnyddio'r rhai sy'n seiliedig ar gydymffurfiaeth VETS, gweler gwybodaeth gydymffurfiaeth derfynol cynllun masnachu VETS: <https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-emissions-trading-schemes-vets-final-compliance-information-2024>; a Datblygu dangosyddion cyflymach o weithgarwch trafnidiaeth, <https://www.gov.uk/government/statistics/developing-faster-indicators-of-transport-activity>.



Ffigwr 5. Nifer y ceir di-allyriadau sydd wedi'u cofrestru yn y DU a chyfran y cofrestrïadau newydd. *Cyn cyflwyno VETS, mae'r data hwn yn seiliedig ar DfT VEH1153 ac mae'n seiliedig ar gerbydau â math o gorff a restrir fel car. Yn dilyn cyflwyno VETS, mae'r data'n seiliedig ar gerbydau newydd sydd wedi'u cofrestru yn gronfa ddata VETS, ac wedi'u cymeradwyo o ran math fel "M1" yn unol ag Erthygl 3 o'r gorchymyn.

English	Welsh
Number of zero emission cars registered in the UK	Nifer y ceir di-allyriadau sydd wedi'u cofrestru yn y DU
Share of new sales showing in %	Cyfran o werthiannau newydd yn dangos mewn %
Number of ZEVs registered	Nifer y cerbydau ZEV cofrestredig
Introduction of VETS	Cyflwyno VETS



Ffigwr 6. Nifer y faniau di-allyriadau sydd wedi'u cofrestru yn y DU a chyfran y cofrestrïadau newydd. *Cyn cyflwyno VETS, mae'r data hwn yn seiliedig ar DfT VEH1153 ac mae'n seiliedig ar gerbydau â math o gorff a restrir fel fan. Yn dilyn cyflwyno VETS, mae'r data'n seiliedig ar gerbydau newydd sydd wedi'u cofrestru yn gronfa ddata VETS, ac wedi'u cymeradwyo o ran math fel "N1 neu N2" yn unol ag Erthygl 3 o'r gorchymyn.

English	Welsh
Number of zero emission vans registered in the UK	Nifer y faniau di-allyriadau sydd wedi'u cofrestru yn y DU
Share of new sales showing in %	Cyfran o werthiannau newydd yn dangos mewn %
Number of ZEVs registered	Nifer y cerbydau ZEV cofrestredig
Introduction of VETS	Cyflwyno VETS

108. Mae'r bwlch hwn yn adlewyrchu'r rhesymeg dros, ac yn cael ei alluogi gan, estyniad hyblygrwydd Mandad ZEV a oedd wedi'i gynnwys yn wreiddiol yn y rheoliad, a chyflwyno hyblygrwydd newydd. Er mai dim ond yn ystod y cyfnod pontio y bwriadwyd i rai elfennau hyblygrwydd fod ar gael, estynnwyd y rhain i gydnabod y nifer is nag a ragwelwyd yn eu defnyddio. Maent wedi galluogi'r farchnad i gydymffurfio â'r rheoliad a lleihau allyriadau carbon, gan ddarparu llai o ZEVs nag sy'n ofynnol gan y prif darged. Am ragor o wybodaeth, gweler 3B. Hyblygrwydd yn y Mandad ZEV.
109. Yn unol â chromlin fabwysiadu technoleg siâp S nodweddiadol o gyflwyno i'r farchnad i bontio llawn, mae llwybrau'r Mandad ZEV yn mynd i mewn i'r rhan fwyaf serth o'r gromlin hon rhwng 2027 a 2030, gyda thargedau'n cynyddu 14 pwynt canran y flwyddyn ar gyfer ceir o 2028 i 2030 a 12 pwynt canran ar gyfer faniau, o'i gymharu â chynnydd cyfartalog o 5 ac 8 pwynt canran y flwyddyn ar gyfer ceir a faniau o 2024 i 2027.
110. Mae'r Mandad ZEV yn gosod targedau ar gyfer cyfran gwerthiannau gwneuthurwr y mae'n rhaid iddynt fod yn ZEVs, yn hytrach na rhagnodi cyfanswm y cerbydau i'w gwerthu. Mae'r cynnydd yn nifer y ZEVs a werthir i gyrraedd y targedau yn dibynnu ar y cydbwysedd rhwng gwerthiannau ZEV a'r hyblygrwydd a ddefnyddir. Mae modelu'r Adran Drafnidiaeth yn amcangyfrif y gallai fod angen cynyddu nifer y ceir ZEV a werthir, a fynegir fel canran o newid yn erbyn y flwyddyn flaenorol, 31% ar gyfartaledd y flwyddyn rhwng 2025 a 2030 er mwyn sicrhau cydymffurfiaeth erbyn 2030. Yn unol â'r rheoliadau presennol, mae hyn yn tybio na fydd hyblygrwydd y mandad yn cael ei ddefnyddio yn 2030, sy'n caniatáu i weithgynhyrchwyr gyrraedd y prif dargedau trwy gyfuniad o hyblygrwydd cydymffurfio, gwerthiannau a masnachu ZEV. Mae cynnydd o 31% yn uwch na'r twf blynyddol cyfartalog mewn gwerthiant ceir trydan rhwng 2022 a 2025 (21% y flwyddyn) ond mae'n is na'r twf blynyddol cyfartalog mewn gwerthiannau yn ystod blynyddoedd cynnar y cyfnod pontio rhwng 2018 a 2022 (100% y flwyddyn).
111. Ar gyfer faniau ZE, mae modelu'r Adran Drafnidiaeth yn amcangyfrif y byddai angen i werthiannau gynyddu 52% y flwyddyn ar gyfartaledd o 2025 i 2030, o'i gymharu â chynnydd blynyddol cyfartalog mewn gwerthiannau o 18% ar draws 2022 i 2025. Fel gyda cheir uchod, mae hyn yn tybio na fydd hyblygrwydd y mandad yn cael ei ddefnyddio yn 2030 sy'n caniatáu i weithgynhyrchwyr gyrraedd y prif dargedau trwy gyfuniad o hyblygrwydd cydymffurfio, gwerthiannau a masnachu ZEV.
112. Mae nifer gyfyngedig o ragolygon annibynnol ar gael o ran nifer y cerbydau trydan yn y DU. Fodd bynnag, lle mae'r rhain yn bodoli, maent yn awgrymu bod targed Mandad ZEV 2030 o dan y rheoliad presennol yn debygol o fod uwchlaw'r hyn y gallai'r farchnad ei gyflawni'n gyfforddus, heb wneud addasiadau i gydymffurfio. Er enghraifft, mae BNEF

wedi rhagweld yn ddiweddar y byddai 67% o werthiannau ceir y DU yn rhai plygio-i-mewn erbyn 2030 (gan gynnwys BEV a PHEV - ond gyda'r mwyaf yn BEV)⁶¹.

113. Mae'r UE yn rheoleiddio gwerthiannau ceir teithwyr a faniau newydd drwy safonau allyriadau CO₂ cyfartalog y fflyd yn hytrach na gofynion ar gyfer cyfran benodol o werthiannau ZEV, felly er nad yw'n gymharol yn uniongyrchol, mae dadansoddiad a gymerwyd o Asesiad Effaith yr UE ar welliannau arfaethedig i'w reoliadau allyriadau CO₂ yn awgrymu, o dan y rheoliadau presennol, y byddai gweithgynhyrchwyr yn cyrraedd cyfran gwerthiannau ZEV o 60% yn 2030. O dan eu gwelliannau arfaethedig, mae'r UE yn amcangyfrif y byddai gwerthiannau ZEV yn cyrraedd 56-58% erbyn 2030 - er nad yw'r Asesiad Effaith yn modelu'r hyblygrwydd yn llawn yn 2030 (megis y gallu i gyfartaleddu arbedion allyriadau ar draws 2030-32), felly gallai gweithgynhyrchwyr fodloni cyfrannau ZEV is yn y flwyddyn hon. Nid yw'r gwelliannau arfaethedig wedi'u cytuno mewn deddfwriaeth eto.⁶²
114. Gyda'i gilydd, mae dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth a rhagolygon annibynnol ar hyn o bryd yn awgrymu y bydd gwerthiannau ZEV yn 2030 islaw'r prif darged o 80% ar gyfer ceir a'r targed o 70% ar gyfer faniau yn y Mandad ZEV. Er ei bod hi'n bwysig bod targedau'r Mandad ZEV yn uchelgeisiol, rhaid iddynt hefyd fod yn realistig er mwyn sicrhau bod y pontio i ZEV yn parhau i fod yn gyraeddadwy a bod costau cydymffurfio yn fforddiadwy. Ar hyn o bryd, mae risg bod y bwlch rhwng gwerthiannau ZEV a thargedau'r Mandad yn dod yn fwyfwy anodd i'w gau, hyd yn oed gyda defnyddio'r hyblygrwydd presennol. Mae hyn yn arbennig o wir yn y farchnad faniau, lle mae'r bwlch rhwng gwerthiannau a thargedau ZEV yn fwy, ac mae rhwystrau technegol a gweithredol i'w derbyn yn parhau.
115. Felly, er mwyn sicrhau bod y Mandad ZEV yn parhau i fod yn addas at y diben, mae angen ystyried yn ofalus y gallu i'w gyflawni ac amodau'r farchnad ehangach, gan gydbwysu uchelgais ag ymarferoldeb, amddiffyn buddsoddiad a gynlluniwyd, a chynnal momentwm tuag at fabwysiadu cerbydau trydan.

Costau Cydymffurfio

116. Fel sy'n nodweddiadol gyda rheoleiddio modurol, megis rheoliadau ynghylch diogelwch neu lygryddion eraill, mae gweithgynhyrchwyr yn ysgwyddo costau i gydymffurfio â'r Mandad ZEV. Mae costau cydymffurfio yn codi mewn gwahanol ffyrdd ac yn cynnwys y costau ychwanegol o ddisgowntio ZEVs i ddefnyddwyr neu brynwyr fflyd (mae disgowntiau ZEV fel arfer yn uwch ar gyfer cerbydau newydd), a'r angen posibl i rai gweithgynhyrchwyr brynu credydau ZEV i gefnogi cydymffurfiaeth ar ddiwedd y flwyddyn. Fel gyda phob rheoliad, mae'n bwysig sicrhau bod modd cydymffurfio ac nad

⁶¹ Electriva, BNEF Forecast: Global Electric Car Market to Grow by Eleven Per Cent in 2026, Mehefin 2026, <https://www.electriva.com/2026/06/17/bnef-forecast-global-electric-car-market-to-grow-by-eleven-per-cent-in-2026/>

⁶² Comisiwn Ewropeaidd, Cynnig ar gyfer Rheoliad Senedd Ewrop a'r Cyngor yn diwygio Rheoliad (EU) 2019/631 ynghylch safonau perfformiad allyriadau CO₂ ar gyfer cerbydau dyletswydd ysgafn newydd a labelu cerbydau ac yn diddymu Cyfarwydddeb 1999/94/EC, Rhagfyr 2025: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a9bf8353-db5c-11f0-8da2-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

yw costau cydymffurfio mor ddifrifol fel eu bod yn achosi canlyniadau negyddol anfwriadol.

117. Gan ddefnyddio data o'r Mandad ZEV rydym yn amcangyfrif bod cost gyfartalog masnachu lwfansau ZEV i fodloni cydymffurfiaeth yn y DU yn 2024 tua £4,000 fesul lwfans ZEV a fasnachir ar gyfer ceir. Rydym hefyd wedi amcangyfrif bod y gost ychwanegol gyfartalog o ostyngiadau ar gyfer cerbydau ZEV tua £2,800 y cerbyd yn 2025⁶³. Mae'r costau hyn yn sylweddol ac yn dynodi her o ran faint ymhellach y gall gweithgynhyrchwyr ysgogi galw ychwanegol i gyrraedd targedau cynyddol.⁶⁴ Mae hyn wedi arwain at gostau is i yrwyr cerbydau trydan newydd, er ei fod hefyd yn arddangos cost cydymffurfio gweithgynhyrchwyr hyd yn hyn.

Cerbydau Trydan Hybrid Plygio i Mewn (PHEVs)

118. O fewn marchnad fodur y DU, mae dynameg ychwanegol wedi dechrau dod i'r amlwg a nodweddir gan gyflymiad yn y defnydd o gerbydau trydan hybrid plygio i mewn (PHEVs). Er bod disgwyl erioed i PHEVs chwarae rhan dros dro yn y symudiad tuag at gerbydau ZEV, mae datblygiadau diweddar yn y farchnad yn awgrymu eu bod yn dod yn nodwedd fwy amlwg o strategaethau cydymffurfio gweithgynhyrchwyr nag a ddisgwyliwyd. Mae'r duedd hon yn adlewyrchu dewisiadau defnyddwyr, proffidioldeb cymharol, a'r cymhellion penodol sydd wedi'u hymgorffori yn y Gorchymyn VETS.
119. Mae gan PHEVs fatri y gellir ei blygio i mewn, modur trydan i ddarparu milltiroedd di-allyriadau parhaus ac injan betrol neu ddiesel gonfensiynol i bweru'r cerbyd. Gallant chwarae rhan yn y pontio i ZEV drwy ymgyswrtu defnyddwyr â seilwaith gyrru a gwefru trydan.
120. Yn ddamcaniaethol, gall PHEVs ddarparu arbedion allyriadau sylweddol oherwydd bod y rhan fwyaf o deithiau'n fyr a gellir eu cwblhau gan ddefnyddio'r batri yn unig. Cyfrifir allyriadau CO₂ swyddogol ar gyfer PHEVs gan ddefnyddio'r Weithdrefn Brawf Cerbydau Ysgafn Wedi'i Gysoni Byd-eang (WLTP). Mae'r WLTP yn dibynnu ar 'ffactor defnydd' (UF), sy'n tybio faint o yrru sy'n cael ei wneud mewn modd trydan o'i gymharu â defnyddio'r injan hylosgi mewnol. Mae'r system bresennol yn tybio y treulir y rhan fwyaf o amser gweithredu cerbyd mewn modd trydan. Mae hyn wedi golygu bod amcangyfrifon swyddogol wedi tybio ffactor defnydd uchel, ac o ganlyniad mae sgoriau allyriadau CO₂ ar gyfer PHEVs wedi bod yn isel, yn yr ystod o 9 i 70g/CO₂/km gyda'r cyfartaledd yn 2025 tua 22g/CO₂/km⁶⁵.
121. Mae tystiolaeth yn dangos bod yr UF yn goramcangyfrif gyrru trydan yn sylweddol, gan fod llawer o yrwyr yn gwefru'n anaml mewn bywyd go iawn, sy'n golygu bod

⁶³ Dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth. Amcangyfrifwyd hyn drwy amcangyfrif y ganran ychwanegol o ostyngiadau ar gerbydau trydan (y gostyngiad canrannol ar gyfer cerbyd trydan llai'r gostyngiad canrannol ar gyfer petrol/diesel). Cafodd y disgownt ychwanegol hwn ei luosi â chost cerbyd trydan. Gwnaed amcangyfrifon ar wahân ar gyfer cerbydau preifat a fflyd.

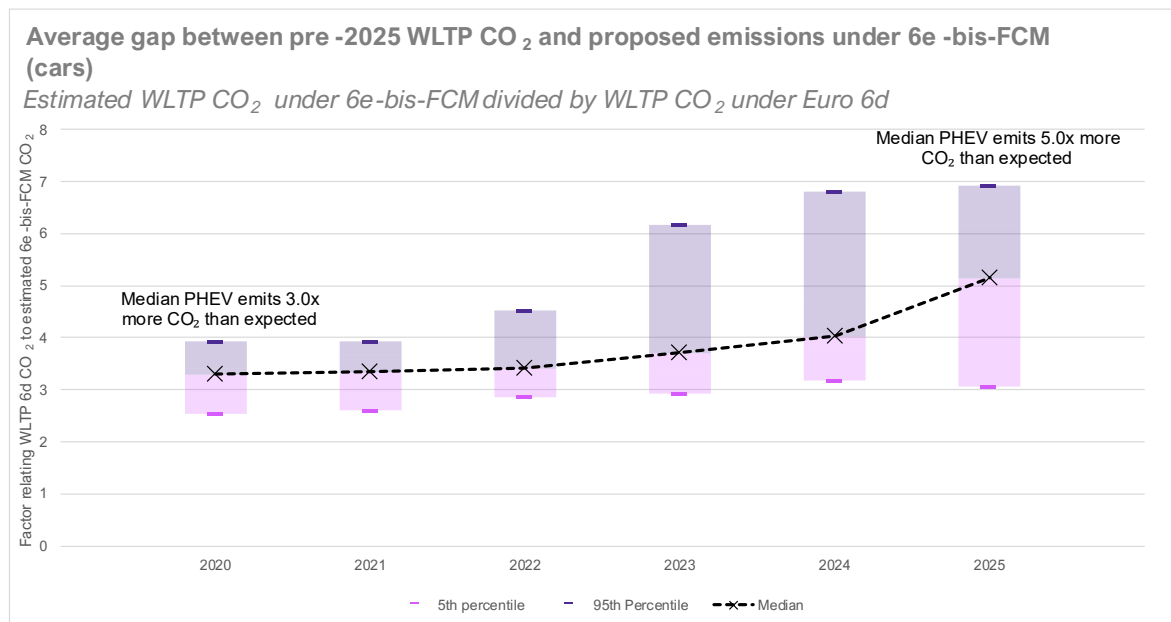
⁶⁴ Dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth, yn seiliedig ar VETS, a data masnachol a ddarperir gan fflydoedd a thrydydd partïon.

⁶⁵ Y ffigurau isaf ac uchaf yw cyfartaleddau'r pum PHEV isaf ac uchaf yn ôl allyriadau ar lefel model, wedi'u pwysoli yn ôl gwerthiannau. Ffynhonnell: Dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth o ddata DLVA.

allyriadau CO₂ yn y byd go iawn yn uwch na'r ffigurau swyddogol. Mae hyn wedi arwain at fwlch perfformiad sylweddol rhwng allyriadau CO₂ cymeradwyo math ac allyriadau PHEVs yn y byd go iawn. Yn y DU, amcangyfrifwyd bod allyriadau CO₂ PHEV yn y byd go iawn tua 3 i 7 gwaith yn uwch na gwerthoedd WLTP.

122. Dylid nodi, o ran allyriadau yn y byd go iawn, fod ceir PHEV a gofrestrwyd fel rhai newydd yn 2025 yn dal i fod tua 40% yn lanach na'r injan hylosgi mewnol (ICE) neu'r car trydan hybrid (HEV) cyffredin. Fodd bynnag, mae'r drefn brofi bresennol yn tanamcangyfrif eu hallyriadau.

123. I fynd i'r afael â'r anghysondeb hwn ar lefel Comisiwn Economaidd Ewrop y Cenhedloedd Unedig (UNECE), diweddarwyd y safon UF yn 2025 o dan safon cymeradwyo math allyriadau Ewro 6e (Ewro 6e-bis) i adlewyrchu perfformiad CO₂ byd go iawn PHEV yn well. Mae diweddariad arall (Euro 6e-bis-FCM) wedi'i gynllunio ar gyfer 2027 a fydd yn cynyddu ffigurau allyriadau CO₂ swyddogol PHEV ymhellach, gan eu gwneud yn unol i raddau helaeth ag allyriadau byd go iawn amcangyfrifedig. Yn 2026, mae Prydain Fawr yn parhau i fod ar safon allyriadau gofynnol Ewro 6d gyda'r UF uwch 'hen', sy'n arwain at amcangyfrifon allyriadau is. Fodd bynnag, mae Gogledd Iwerddon ar safon allyriadau gofynnol Ewro 6e-bis yn rhinwedd Fframwaith Windsor. Mae llwybr cymeradwyo math UNECE hefyd yn unol â safon Ewro 6e-bis.



Ffigwr 7. Ffactor llusoi ar gyfer PHEVs i addasu gwerthoedd CO₂ cyfredol o dan fandad ZEV (Euro 6d) i adlewyrchu tystiolaeth ar ddefnydd PHEV yn y byd go iawn (6e-bis-FCM). Tybir bod gwerthoedd 6e-bis-FCM fwy neu lai yn hafal i werthoedd y byd go iawn, gan ddangos y bwch allyriadau byd go iawn sy'n tyfu.⁶⁶

⁶⁶ Dadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth o ddata cerbydau hybrid plygio i mewn a gofnodwyd drwy gynllun masnachu VETS, ynghyd â data ar yr ystod sy'n disbyddu gwefr a gafwyd o gronfa ddata EV, a methodoleg ar gyfer cyfrifo ffactor defnydd o dan SAE J8241 / GTR y Cenhedloedd Unedig / Rheoliad Comisiwn yr UE (EU) 2017/1151 - Is-Atodiad 8 - Atodiad 5 Tabl 1. Tybir bod gwerthoedd Ewro 6e-bis-FCM yn gyfwerth â gwerthoedd y byd go iawn, tra bod gwerthoedd cyn 2025 yn cyfateb i werthoedd Ewro 6d. Mae'r gwerthoedd yn y ffigur yn lluosydd ac fe'u dangosir ar draws dosbarthiad y ceir PHEV a werthwyd yn y blynyddoedd a ddangosir.

English	Welsh
Average gap between pre-2025 WLTP CO ₂ and proposed emissions under 6e-bis-FCM (cars)	Bwlch cyfartalog rhwng CO ₂ WLTP cyn 2025 ac allyriadau arfaethedig o dan 6e-bis-FCM (ceir)
Estimated WLTP CO ₂ under 6e-bis-FCM divided by WLTP CO ₂ under Euro 6d	CO ₂ WLTP amcangyfrifedig o dan 6e-bis-FCM wedi'i rannu â CO ₂ WLTP o dan Ewro 6d
Factor relating WLTP 6d CO ₂ to estimated 6e-bis-FCM CO ₂	Ffactor sy'n cysylltu CO ₂ 6d WLTP â CO ₂ 6e-bis-FCM amcangyfrifedig
Median PHEV emits 3.0x more CO ₂ than expected	Mae PHEV canolrifol yn allyrru 3.0 gwaith yn fwy o CO ₂ nag a ddisgwylir
Median PHEV emits 5.0x more CO ₂ than expected	Mae PHEV canolrifol yn allyrru 5.0 gwaith yn fwy o CO ₂ nag a ddisgwylir
5th percentile	5ed ganradd
95th Percentile	95fed Ganradd
Median	Canolrif

124. Ewro 7 yw safon allyriadau ddiweddaraf yr UE. Bydd yn berthnasol i fodelau cerbydau dyletswydd ysgafn newydd yn yr UE (a Gogledd Iwerddon) o 29 Tachwedd 2026. Mae Ewro 7 yn cynnwys y diweddariad Ewro 6e-bis i'r UF a bydd yn cynnwys y diweddariad Ewro 6e-bis-FCM i'r UF yn 2027.
125. Ym mis Ebrill 2026, ymgynghorodd llywodraeth y DU ar symud Prydain Fawr o safon Ewro 6d i safon allyriadau Ewro 7⁶⁷. Cynigiodd yr ymgynghoriad y gallai Prydain Fawr ddilyn yr un dyddiadau gweithredu Ewro 7 â'r UE i leihau'r gwahaniaeth â Gogledd Iwerddon. Daeth yr ymgynghoriad i ben ar 25 Mai 2026 ac mae ymatebion yn cael eu hystyried.

Trin PHEVs yn y Gorchymyn VETS

126. Mae safonau CO₂ VETS (CCTS a VCTS) yn mesur allyriadau CO₂ gwneuthurwr yn erbyn allyriadau mewn blwyddyn 'sylfaen' - fel arfer 2021. Byddai'r diweddariadau i werthoedd allyriadau CO₂ PHEV (o dan Ewro 6e-bis yn 2025 ac Ewro 6e-bis-FCM yn 2027) wedi ei gwneud hi'n fwy heriol i weithgynhyrchwyr gydymffurfio â'r targedau sylfaenol CO₂ yn seiliedig ar werthoedd CO₂ PHEV fel yr oeddent yn gymwys yn 2021.
127. Wrth i fframweithiau cymeradwyo math gael eu diweddarau'n rheolaidd, rhaid i ni sicrhau bod Gorchymyn VETS yn parhau i fod yn addas at y diben. Felly cyflwynwyd addasiad PHEV i gynnal y bwriad polisi gwreiddiol ar gyfer Gorchymyn VETS, gan sicrhau cymhariaeth gyson, debyg â'r allyriadau sylfaenol.
128. Am y rheswm hwn, diwygiwyd y Gorchymyn VETS ym mis Hydref 2025 a daeth i rym ym mis Ionawr 2026 i gyflwyno hyblygrwydd newydd lle gallai gweithgynhyrchwyr wneud cais am werthoedd CO₂ PHEV amgen.
129. Mae'r hyblygrwydd yn brasamcanu gwerth CO₂ PHEV o dan safon allyriadau Ewro 6d (gyda'r ffactor defnydd 'hen', uwch) pan gyfrifwyd y targedau sylfaenol ac yn eu cymhwyso'n ôl-weithredol. Mae hyn yn golygu nad oes angen i weithgynhyrchwyr ddefnyddio'r gwerthoedd CO₂ uwch sy'n dod i rym o 2025 a 2027 at ddibenion cydymffurfio â Gorchymyn VETS. Mae hyn yn ei gwneud hi'n haws cydymffurfio â

⁶⁷ Ymgynghoriad y llywodraeth, <https://www.gov.uk/government/consultations/updating-the-minimum-emission-standard-for-new-road-vehicles/updating-the-minimum-emission-standard-for-new-road-vehicles>

thargedau sylfaenol CO₂, neu gynhyrchu gormod o CO₂, o ystyried bod y gwerthoedd CO₂ a gymhwysir i gerbydau nad ydynt yn ZEV yn is nag y byddent fel arall heb yr hyblygrwydd hwn. Mae'r hyblygrwydd ar gael tan 2030.

PHEVs a'r Mandad ZEV

130. Er bod cerbydau trydan batri (BEVs) yn arwain marchnad y DU o ran gwerthiannau EV yn 2026, gyda chyfran o'r farchnad o 24.2% hyd yma eleni, PHEVs sydd wedi gweld y twf cryfaf o unrhyw fath o danwydd eleni, gan gynrychioli cyfran gynyddol o werthiannau ceir newydd.⁶⁸
131. Mae cofrestru ceir PHEV (y flwyddyn hyd yma) wedi cynyddu 38% ym mis Mai 2026 o'i gymharu â'r un adeg y llynedd ac mae eu cyfran gyfan o'r farchnad wedi tyfu o 10.3% yn 2025 i 13.0% ym mis Mai 2026.⁶⁹ Mae hyn yn awgrymu y bydd ceir PHEV yn chwarae rhan gynyddol yn y pontio. Mae twf gwerthiant PHEV yn yr UE yn arafach, gan godi o 9.4% o gofrestriadau newydd i 9.9% o 2025 i Ch1 2026.⁷⁰
132. Yn fwy diweddar bu cynnydd amlwg hefyd yn nifer y faniau PHEV, gan godi o ychydig o dan 0.5% yn 2024 i bron i 3% yn 2025. Gwelir twf mewn faniau PHEV yn yr UE ar gyfradd debyg, gan godi o lai na 0.2% yn 2024 i ychydig o dan 2.0% yn 2025.⁷¹
133. Mae gwerthiannau PHEV yn y DU yn cael eu cymell yn rhannol gan hyblygrwydd Mandad ZEV. Mae'r hyblygrwydd UF yn galluogi gweithgynhyrchwyr presennol sydd â PHEVs yn eu portffolio i gynhyrchu arbedion CO₂ yn erbyn eu llinellau sylfaen a throsi'r arbedion hyn yn gredydau ZEV. Mae hyn yn arbennig o wir am weithgynhyrchwyr sydd wedi dod i mewn i farchnad y DU fel ymgeiswyr newydd ar ôl 2024. Mae hyn yn golygu y gall rhai gweithgynhyrchwyr, yn enwedig y rhai sy'n gwerthu PHEVs, ddefnyddio'r credydau a gynhyrchir trwy drosi CO₂ i gefnogi cydymffurfiaeth â phrif dargedau ZEV.
134. I'r rhan fwyaf o weithgynhyrchwyr, mae eu targed CO₂ sylfaenol yn seiliedig ar eu hallyriadau cyfartalog nad ydynt yn ZEV ar gyfer 2021. Ar gyfer gweithgynhyrchwyr a ddaeth i mewn i farchnad y DU yn 2022 neu 2023, mae eu targedau sylfaenol yn seiliedig ar eu hallyriadau cyfartalog ar gyfer eu blwyddyn gyntaf o gofrestru cerbydau nad ydynt yn ZEVs yn y DU. Mae gweithgynhyrchwyr sy'n dod i mewn o 2024 ymlaen yn derbyn llinell sylfaen sy'n hafal i allyriadau CO₂ nad ydynt yn ZEV ar gyfartaledd y diwydiant ar gyfer y flwyddyn flaenorol.
135. Mae allyriadau CO₂ cyfartalog cerbydau nad ydynt yn ZEV a werthir yn y DU wedi lleihau a disgwylir iddynt barhau i ostwng. Fodd bynnag, nid yw'r targed sylfaenol CO₂

⁶⁸SMMT, Mehefin 2026: <https://www.smm.co.uk/vehicle-data/car-registrations/>. Gallai ffigurau SMMT fod yn wahanol i ffigurau a gyhoeddwyd gan y DfT fel yr amlinellir yma:

<https://www.gov.uk/government/publications/vehicles-statistics-information/vehicle-licensing-statistics-faster-indicators-of-new-vehicle-registrations>

⁶⁹ Fel troednodyn 66.

⁷⁰ Cerbydau a Fflyd, Arsyllfa Tanwyddau Amgen Ewropeaidd: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/vehicles-and-fleet>

⁷¹ Fel troednodyn 68.

effeithiol sy'n berthnasol i gwmnïau newydd yn 2024 a 2025 yn sylweddol is na thargedau sylfaenol CO₂ rhai gweithgynhyrchwyr presennol.

136. Mewn amgylchiadau lle mae gan weithgynhyrchwyr newydd gymysgedd cynnyrch nad ydynt yn gerbydau ZEV sy'n lanach na'r cyfartaledd (e.e. maent yn gwerthu cyfran uchel o PHEVs), gallant ymuno â marchnad y DU gyda mantais gan y gallant gronni arbedion CO₂ o'i gymharu â llinell sylfaen sydd wedi'i phwysoli'n drymach i gerbydau nad ydynt yn hybrid. Gellir trosi'r arbedion hyn yn gredydau ZEV i gefnogi cydymffurfiaeth. Mae hyn yn golygu y gellir cyflawni cyfran sylweddol o'u rhwymedigaethau ZEV trwy werthiannau nad ydynt yn ZEV, gan gyfeirio'r ffocws i ffwrdd o ddefnyddio ZEV.
137. Rydym eisoes yn gweld arwyddion cynnar o hyn yn y farchnad geir, gyda thwf cyflym mewn PHEV yn cael ei arwain gan gwmnïau newydd. Ar yr un pryd, mae hyblygrwydd yr UF o fudd i weithgynhyrchwyr presennol sydd â PHEVs yn eu portffolio, gan roi cymhelliant cryf i werthu mwy ohonynt.
138. Mae twf pellach mewn gwerthiannau PHEV, a alluogir gan y Mandad, mewn perygl o erydu ei arbedion carbon disgwyledig a'i fanteision ansawdd aer, er bod gweithgynhyrchwyr yn parhau i gydymffurfio'n dechnegol â'r rheoliad. Mae hyn oherwydd bod allyriadau PHEV yn uwch yn y byd go iawn nag y mae profion allyriadau WLTP cyfredol yn ei ddangos.

Gwnaed yn Ewrop

139. Ym mis Rhagfyr 2025, cyflwynodd y Comisiwn Ewropeaidd ei Becyn Modurol, fframwaith polisi sy'n ceisio cefnogi'r sector modurol yn y pontio i sero net, gan gynnwys ymrwymiad i ddiwygio safonau allyriadau CO₂ yr UE.
140. I gyflawni'r pecyn, cyhoeddodd y Comisiwn Ewropeaidd gynnig y Ddeddf Cyflymydd Diwydiannol (IAA) ym mis Mawrth 2026. Mae'r cynnig yn cynnwys mesurau o'r enw 'Gwnaed yn Ewrop', a fyddai'n cefnogi diwydiant Ewropeaidd yn benodol o dan reoliadau allyriadau CO₂ yr UE.
141. Mae'r mesurau arfaethedig yn cynnwys creu 'uwch-gredydau' newydd. Bydd gweithgynhyrchwyr yn gallu elwa o gredyd newydd cyn 2035 ar gyfer ceir trydan fforddiadwy bach (M1e) a wneir yn yr Undeb Ewropeaidd. Byddant hefyd yn gallu ennill credydau o 2035 ymlaen ar gyfer unrhyw gerbydau nad ydynt yn ZEV a weithgynhyrchir â dur gwyrdd a wnaed yn yr UE.
142. Er nad yw cynigion yr UE wedi'u deddfu eto, mae'r diwydiant modurol wedi codi pryderon gyda llywodraeth y DU ynghylch yr effaith y gallai cynigion Gwnaed yn Ewrop ei chael ar sector modurol y DU pe bai'n cael ei eithrio o'r credydau hyn.

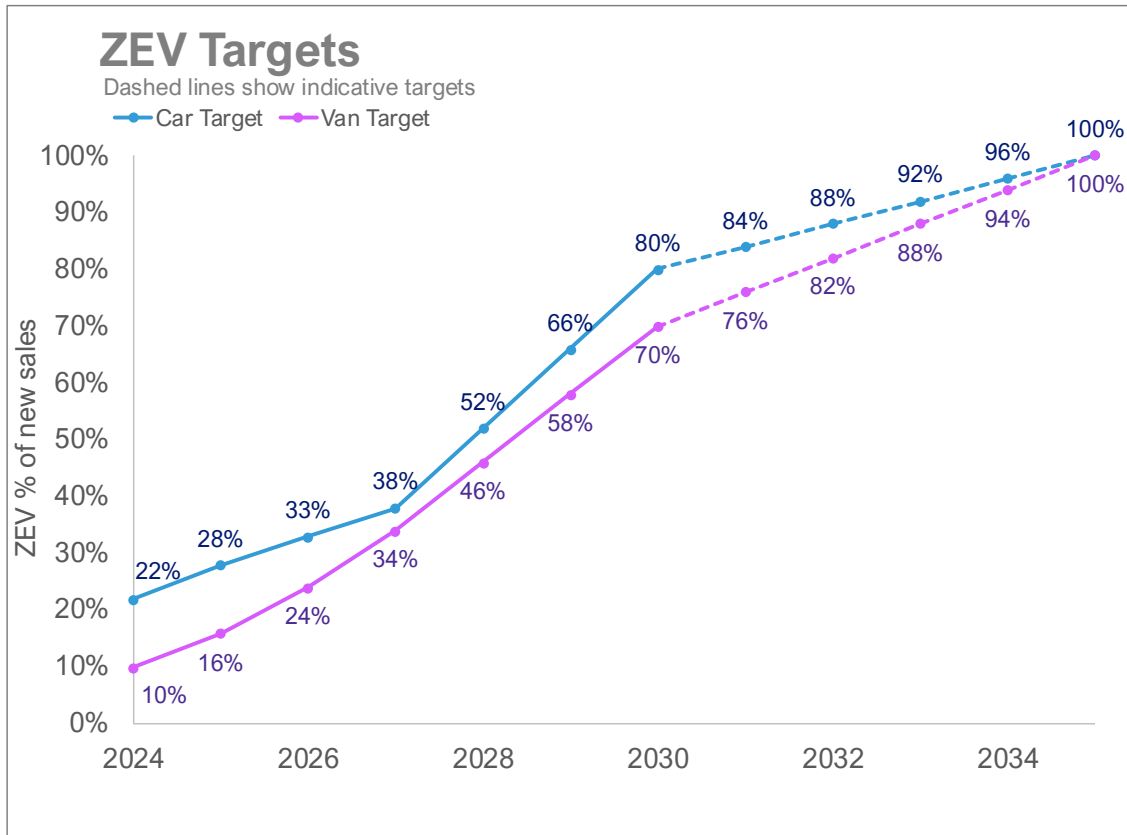
Rhan 3: Dewisiadau polisi

143. Ym mis Hydref 2025, yn dilyn ymgynghori helaeth, gosododd Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig ddeddfwriaeth i ehangu hyblygrwydd Mandad ZEV er mwyn rhoi llwybrau ychwanegol i weithgynhyrchwyr i gydymffurfio. Daeth y newidiadau hyn i rym ym mis Ionawr.
144. Mae adolygiad y Mandad ZEV yn rhoi cyfle i asesu'r rheoliad, gan adeiladu ar y llwybrau cydymffurfio estynedig a gyflwynwyd gan welliannau VETS a osodwyd fis Hydref diwethaf, er mwyn nodi a oes angen mireinio pellach a ble y gallai fod angen gwneud hynny.
145. Mae Rhan 3 o'r ymgynghoriad yn cyflwyno opsiynau ar gyfer gwelliannau i'r Gorchymyn VETS. Mae Rhan 3A yn ystyried opsiynau llwybr ZEV ar gyfer ceir a faniau, mae Rhan 3B yn ystyried hyblygrwydd Mandad ZEV presennol ac mae Rhan 3C yn ystyried mecanweithiau credyd newydd, adolygiad o lefelau talu cydymffurfio, ac yn ailystyried gosod llinellau sylfaen CO₂ nad ydynt yn ZEV. Mae Rhan 3D yn amlinellu atebion polisi mewn ymateb i faterion sy'n dod i'r amlwg ac yn olaf mae Rhan 3E yn edrych ar nodweddion eraill y Gorchymyn VETS ac yn ystyried a yw'r rhain yn parhau i fod yn effeithiol ar gyfer gweithredu o ddydd i ddydd.
146. Yn dilyn diwedd yr ymgynghoriad hwn, bydd yr Adran Seilwaith (GI), Llywodraeth yr Alban, Llywodraeth y DU, a Llywodraeth Cymru oll yn ystyried yn ofalus a yw deddfwriaeth bellach i ddiwygio VETS yn briodol ac yn ymateb maes o law. Mae'r Adran Seilwaith, Llywodraeth yr Alban, Llywodraeth y DU, a Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i sicrhau bod VETS yn parhau i fod yn addas at y diben wrth iddo gyflawni'r pontio i ZEVs ar gyfer y DU. Edrychwn ymlaen at adolygu eich ymatebion gan groesawu tystiolaeth ategol lle bo'n briodol.

3A. Trywyddau derbyniad ZEV

147. Cyflwynwyd trywyddau Mandad ZEV yn dilyn ymgynghori helaeth i ddarparu sicrwydd yn y farchnad, sbarduno twf a gosod y llwybr ar gyfer y pontio i ZEV yn y DU.
148. Mae Ffigur 8 yn dangos y prif dargedau canrannol cyfredol ar gyfer cyfran y ceir a'r faniau newydd y mae'n rhaid iddynt fod yn ddi-allyriadau bob blwyddyn galendr. Mae'r rhain yn brif dargedau oherwydd, tan 2029, gall gweithgynhyrchwyr eu cyflawni trwy

ystod o hyblygrwydd cydymffurfio ac nid oes gofyn iddynt eu cyflawni trwy werthiannau ZEV yn unig.



Ffigwr 8. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol rhwng 2024 a 2035, ar gyfer ceir a faniau.⁷²

English	Welsh
ZEV Targets	Targedau ZEV
Dashed lines show indicative targets	Mae llinellau toredig yn dangos targedau dangosol
Car Target	Targed Ceir
Van Target	Targed Faniau
ZEV % of the new sales	% ZEV o'r gwerthiannau newydd

149. Mae llwybrau'r Mandad ZEV yn dilyn cromlin twf siâp S, sy'n nodweddiadol o fabwysiadu technoleg newydd. Mae hyn yn tybio twf cymharol gyson yn rhan gyntaf y 2020au, gyda thwf cyflymach tua diwedd y degawd wrth i fabwysiadu cerbydau trydan gynyddu. Cynlluniwyd y llwybrau i fod yn uchelgeisiol ac yn gyraeddadwy, gan sbarduno twf a buddsoddiad wrth gyflawni arbedion carbon.

150. Er bod marchnad cerbydau trydan y DU yn parhau i ehangu, gyda'r defnydd yn cyflymu yn ystod y misoedd diwethaf, fel y mae'r ymgynghoriad hwn wedi'i nodi, mae pwysau ehangach ar y sector modur ac ar werthiannau cerbydau trydan wedi dod i'r amlwg ers ymgynghori ar drywyddau Mandad cerbydau trydan a'u cyflwyno gyntaf. Mae pwysau byd-eang parhaus wedi codi costau, wedi lleihau hyder defnyddwyr a chynyddu

⁷² Mae targedau ZEV o 2031 ymlaen yn ddangosol gan nad ydynt wedi'u mabwysiadu mewn deddfwriaeth eto.

anwadalrwydd, gan ei gwneud hi'n anoddach rhagweld y defnydd o ZEV. Mae'r pwysau hyn wedi dwysáu ers ymgynghori ar hyblygrwydd ychwanegol y llynedd.⁷³

151. Mae ymgysylltu diweddar yn awgrymu bod yr ansicrwydd hwn yn ei gwneud hi'n anoddach i weithgynhyrchwyr gyrraedd targedau Mandad ZEV blynyddol sy'n cynyddu'n gyflym yn ddibynadwy, hyd yn oed pan fyddant yn parhau i fod wedi ymrwymo i bwyntiau terfyn hirdymor 2030 a 2035.
152. O ystyried natur ddynamig y farchnad gerbydau, a natur drawsnewidiol y pontio i ZEV, y bwriad bob amser oedd cadw llwybrau'r ZEV dan adolygiad. O'r ymgynghoriadau cynharaf, mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig wedi cadw'r hawl i ddiwygio llwybrau mewn ymateb i newidiadau sylweddol.
153. Fe wnaethon ni ymrwymo na fyddai newidiadau'n cael eu cyflwyno heb ymgynghori ac ymgysylltu pellach. Yn unol â hynny, mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ceisio barn ynghylch a oes angen dull diwygiedig o ran llwybrau Mandad ZEV presennol o ystyried amodau'r farchnad ar y pryd.

Opsiynau dan ystyriaeth

154. Mae tystiolaeth y gallai fod angen targedau cyffredinol is ar gyfer ceir a faniau hyd at 2030 i gefnogi gweithgynhyrchwyr yn y DU i bontio. Mae cadw Mandad ZEV uchelgeisiol sy'n cydnabod y rôl bwysig a chwaraeir gan y diwydiannau modur a gwefru cerbydau trydan i economi'r DU, yn cefnogi diogelwch ynni, yn lleihau costau byw ac yn cyflawni targedau hinsawdd yn bwysig i bob llywodraeth.
155. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig eisiau ystyried y dyddiadau dod i ben ar hyblygrwydd presennol yng nghyd-destun ehangach ymrwymadau Llywodraeth y DU ar gyfer 2030 a 2035. Gellid cyfuno'r holl opsiynau llwybr isod ag amrywiaeth o opsiynau hyblygrwydd, gan gynnwys ymestyn hyblygrwydd a chynyddu eu haelioni, neu dynhau hyblygrwydd yn gymesur i sicrhau nad ydynt yn rhy hael yng nghyd-destun newid llwybr. Rydym yn croesawu adborth ar y cyfuniadau posibl hyn.
156. Mae yna nifer o ffyrdd y gellid newid y Mandad. Felly, cyflwynir pedwar trywydd Mandad ZEV amgen ar gyfer ceir a faniau i'w hystyried, ochr yn ochr â'r trywyddau presennol. Mae'r rhain yn adlewyrchu opsiynau amgen posibl i gefnogi llwybr tuag at 100% o gerbydau ZEV erbyn 2035. Er mai dim ond estyniad yr hyblygrwydd mewn un opsiwn y mae'r ffigurau'n ei ddangos, dylid ystyried y potensial i ymestyn hyblygrwydd yng nghwmpas yr holl opsiynau llwybr amgen. Rhaid i unrhyw newidiadau arfaethedig fod yn seiliedig ar dystiolaeth a dangos ymrwymiad i sicrhau bod pob car a fan newydd yn ddi-allyriadau.
157. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn gwahodd barn ar ddull a ffeifir, gan gynnwys hyfywedd ac ymarferoldeb cyflawni'r llwybrau presennol, a yw'r rhain

⁷³ Ymgynghoriad y llywodraeth, assets.publishing.service.gov.uk/media/679382182de28ea2d392f37f/phasing-out-the-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-support-for-the-zero-emission-transition.pdf

yn parhau i fod yn briodol, a'r effaith bosibl y dewisiadau amgen arfaethedig ar y pontio i ZEV. Mae pob trywydd amgen yn parhau i fod yn gynigion cychwynnol. Mae'r opsiynau terfynol, gan gynnwys a yw trywyddau'n cael eu diwygio a sut, yn ddibynnol ar yr adborth a dderbynnir drwy'r ymgynghoriad hwn.

158. Ni fydd unrhyw welliannau i'r trywyddau yn newid y gyrchfan. Ni fydd llywodraeth y DU yn diwygio ei phrif ymrwymiad i roi'r gorau i werthu ceir petrol a diesel newydd erbyn 2030 ac i bob car a fan newydd fod yn gwbl ddi-allyriadau erbyn 2035. Mae'r rhain yn parhau i fod yn signalau defnyddwyr a buddsoddi hirdymor hollbwysig.
159. Nid ydym wedi cynnwys effeithiau carbon ynysig ar gyfer trywyddau Mandad ZEV amgen, oherwydd y rhyngweithiadau cymhleth rhwng yr hyblygrwydd a phrif dargedau ZEV. Yn lle hynny, rydym wedi asesu effeithiau carbon y rheoliadau presennol a phedwar opsiwn darluniadol pellach sy'n cyd-fynd â'r trywyddau amgen a ystyrir yn yr adran hon. Mae'r opsiynau hyn yn cynnwys parhad amrywiol hyblygrwydd y tu hwnt i 2030; mae cyfuniadau eraill yn bosibl. Am ragor o wybodaeth gweler Rhan 4 – Effaith carbon yr opsiynau a ystyriwyd.

Trywyddau ceir

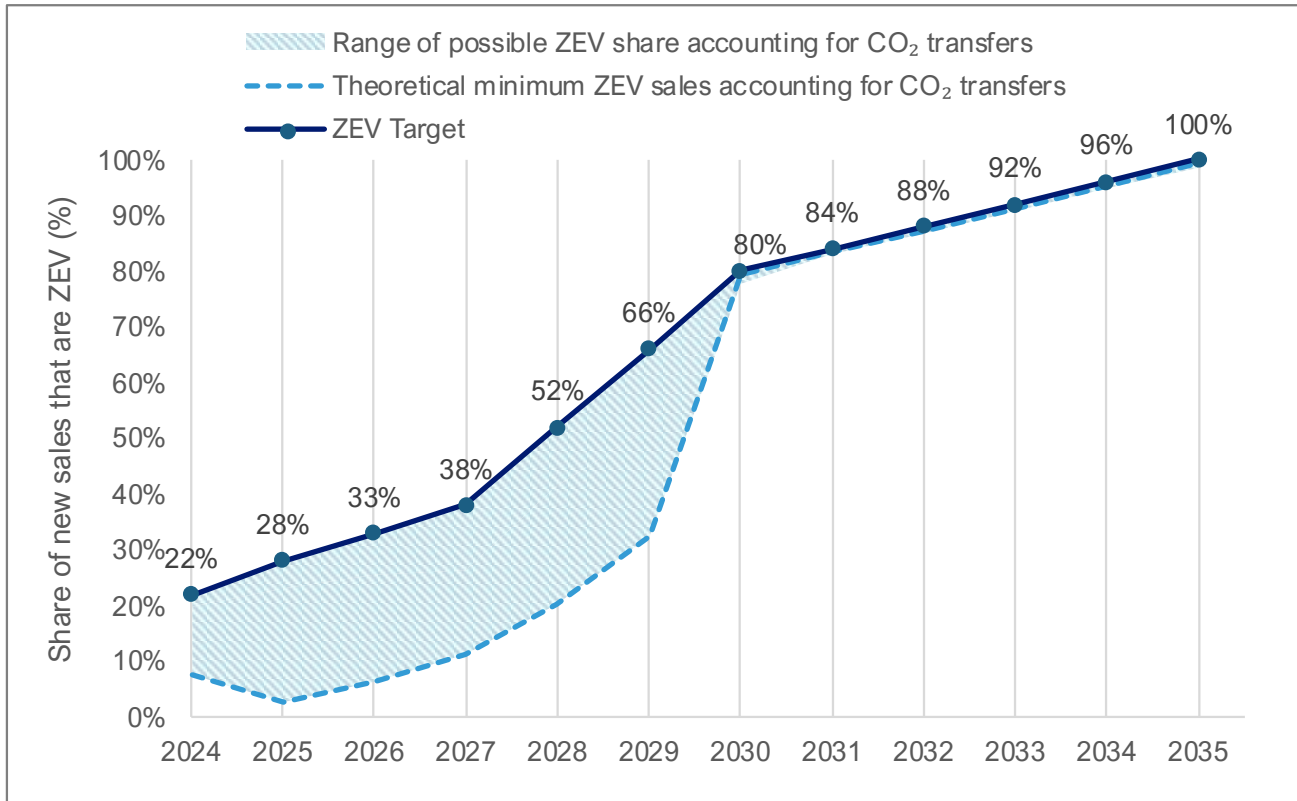
Mandad Cyfredol: Prif darged ZEV o 80% erbyn 2030

160. Mae targedau blynyddol deddfwriaethol presennol ar gyfer ceir ZE yn cyrraedd gwerthiannau o 80% ZEV yn 2030, gyda chyfeiriad dangosol tuag at 100% o werthiannau ZEV yn 2035, yn unol ag ymateb ymgynghoriad ar y cyd y llywodraeth ym mis Hydref 2023.⁷⁴ Mae hyn yn gofyn am dwf blynyddol mwy serth yn y blynyddoedd cyn 2030, a thwf blynyddol arafach rhwng 2030 a 2035. Un opsiwn fyddai cynnal y trywydd presennol heb newid, er bod Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn cydnabod y gallai rhai gweithgynhyrchwyr yn y DU ei chael hi'n anodd cyflawni'r trywydd hwn.

Blwyddyn	Targed
2027	38%
2028	52%
2029	66%
2030	80%
2031	84%
2032	88%
2033	92%
2034	96%
2035	100%

Tabl 1. Prif dargedau cofrestru ZEV presennol, yn dangos 80% o werthiannau ceir ZEV yn 2030.

⁷⁴ Ymateb i ymgynghoriad y llywodraeth, Hydref 2023: [Ymgynghoriad mandad cerbydau di-allyriadau \(ZEV\): crynodeb o'r ymatebion ac ymateb ar y cyd gan y llywodraeth - GOV.UK](#)



Ffigur 9. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol cyfredol o 2030 ar gyfer ceir, ochr yn ochr â gwerthiannau ZEV gofynnol damcaniaethol os defnyddir trosglwyddo CO₂ i ZEV yn llawn.

English	Welsh
Range of possible ZEV share accounting for CO ₂ transfers	Ystod o gyfrifyddu cyfrannau ZEV posibl ar gyfer trosglwyddiadau CO ₂
Theoretical minimum ZEV sales accounting for CO ₂ transfers	Gwerthiannau ZEV lleiaf damcaniaethol yn cyfrif am drosglwyddiadau CO ₂
ZEV Target	Targed ZEV
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

161. Mae'r llinell doredig las golau yn Ffigur 9 (a'r llinellau toredig yn Ffigurau 13, 15 ac 19 sy'n dilyn) yn cynrychioli'r isafswm damcaniaethol y gallai gweithgynhyrchwyr gwerthiannau ZEV ei gyflawni pe byddent yn gwneud y defnydd mwyaf o'r hyblygrwydd trosi CO₂. Ar hyn o bryd, caniateir yr hyblygrwydd hwn rhwng 2024 a 2029 ac mae'n caniatáu i weithgynhyrchwyr drosi gorberfformiad yn erbyn targedau CO₂ nad ydynt yn ZEV yn gredydau ZEV, y gellir eu defnyddio i gyrraedd y prif darged ZEV. Yn ymarferol, ni ddisgwylir i'r rhan fwyaf o weithgynhyrchwyr ddefnyddio'r hyblygrwydd hwn yn llawn gan y byddai gwneud hynny'n gofyn am ddibyniaeth sylweddol ar PHEVs i gynhyrchu'r arbedion CO₂ angenrheidiol, ac nid oes gan bob gweithgynhyrchydd ddigon o PHEVs yn eu portffolio. Mae hyblygrwydd arall fel benthyca ar gael, er nad yw'r rhain wedi'u cynnwys yn y siart.

162. Am ragor o wybodaeth ynghylch hyblygrwydd Mandad ZEV gweler 'Sut mae Mandad ZEV yn Gweithio' yn Rhan 1 o'r ddogfen hon. Mae rhagor o fanylion am hyblygrwydd trosi CO₂ wedi'u nodi yn Adran 3B isod.

Cwestiwn 1: Ydych chi'n credu bod angen unrhyw newid i drywydd presennol y Mandad ZEV ar gyfer ceir? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

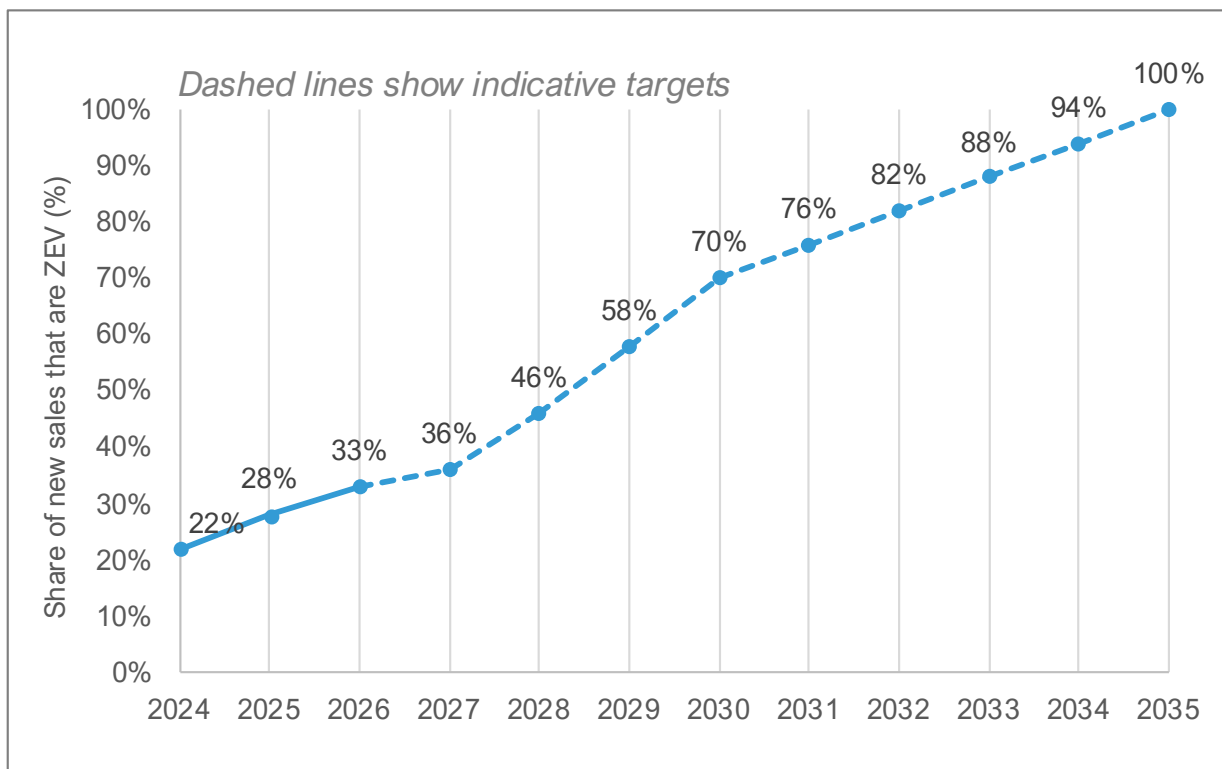
Dewisiadau amgen

Opsiwn 1: Prif darged ZEV o 70% erbyn 2030

163. Mae'r opsiwn hwn yn lleihau'r targedau blynyddol ar gyfer ceir ZE o 2027, gan godi i gyrraedd 70% o werthiannau ZEV yn 2030 a 100% o werthiannau ZEV yn 2035. Mae'r twf blynyddol sydd ei angen o 2030 ychydig yn fwy nag o dan y trywydd presennol, o ystyried y gyfran ZEV is yn 2030.

Blwyddyn	Targed
2027	36%
2028	46%
2029	58%
2030	70%
2031	76%
2032	82%
2033	88%
2034	94%
2035	100%

Tabl 2. Prif dargedau cofrestru ZEV amgen, yn dangos 70% o werthiannau ceir ZE yn 2030.



Ffigwr 10. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol o dan opsiwn 1 o 2027 ymlaen ar gyfer ceir.

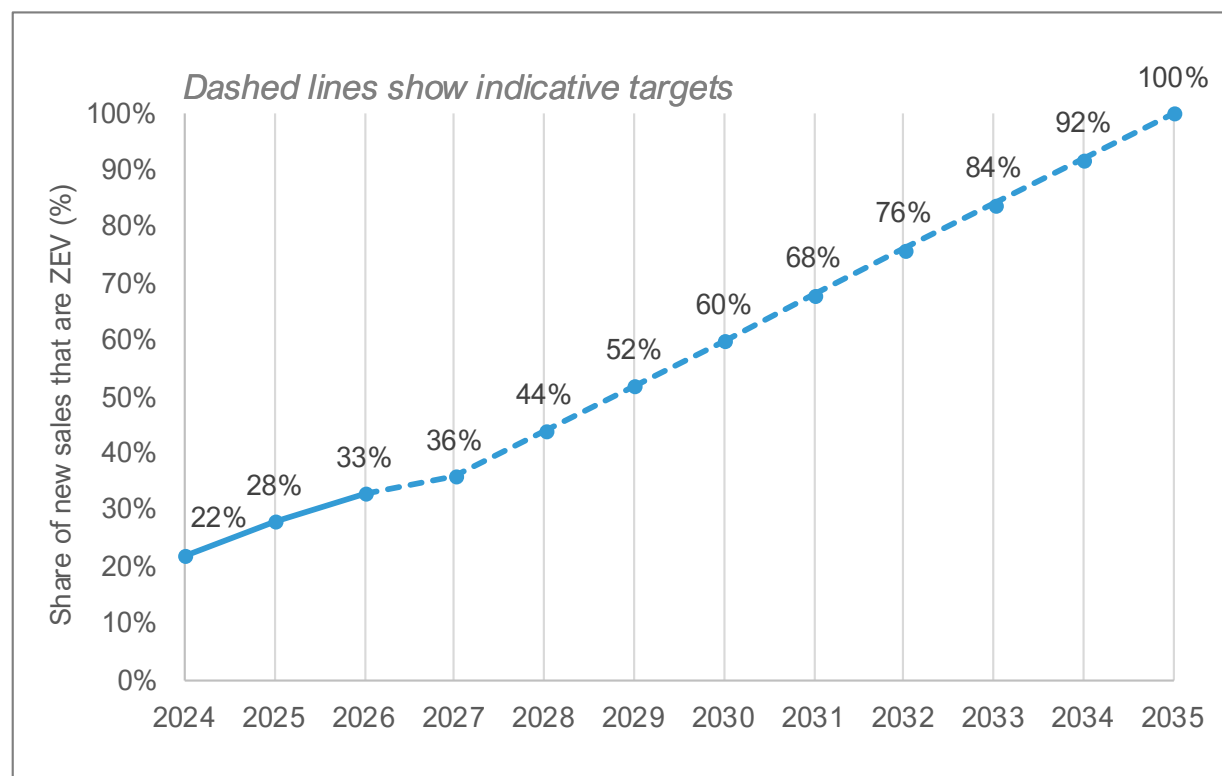
English	Welsh
Dashed lines show indicative targets	Mae llinellau toredig yn dangos targedau dangosol
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

Opsiwn 2: Prif darged ZEV o 60% erbyn 2030

164. Mae'r opsiwn hwn yn lleihau targedau blynyddol ceir ZE ymhellach o 2027, gan godi'n arafach i gyrraedd 60% o werthiannau ZEV yn 2030 a 100% o werthiannau ZEV yn 2035. Mae'r twf blynyddol sydd ei angen o 2030 yn fwy nag o dan Opsiwn 1 o ystyried y gyfran ZEV is yn 2030.

Blwyddyn	Targed
2027	36%
2028	44%
2029	52%
2030	60%
2031	68%
2032	76%
2033	84%
2034	92%
2035	100%

Tabl 3. Prif dargedau cofrestru ZEV amgen, yn dangos 60% o werthiannau ceir ZE yn 2030.



Ffigwr 11. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol o dan opsiwn 2 o 2027 ymlaen ar gyfer ceir.

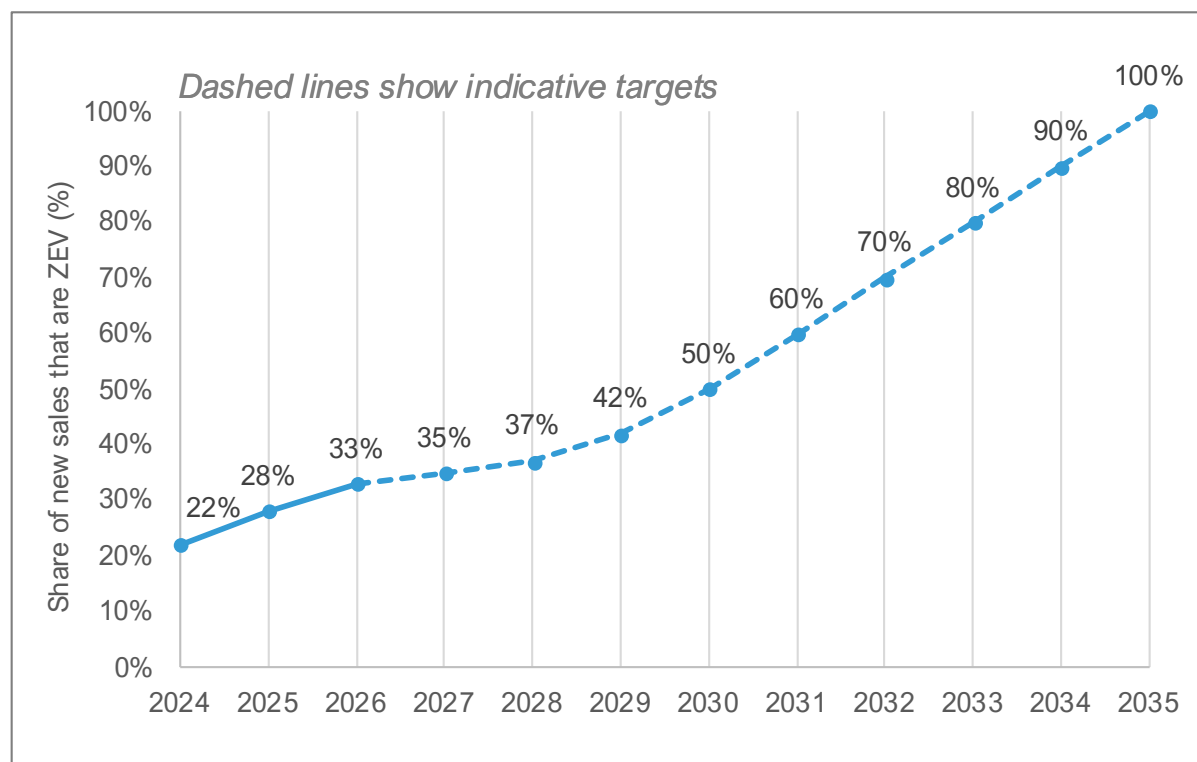
English	Welsh
Dashed lines show indicative targets	Mae llinellau toredig yn dangos targedau dangosol
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

Opsiwn 3: Prif darged ZEV o 50% erbyn 2030

165. Mae'r opsiwn hwn yn lleihau targedau blynyddol ceir ZE ymhellach o 2027, gan godi hyd yn oed yn arafach i gyrraedd 50% o werthiannau ZEV yn 2030 a 100% o werthiannau ZEV yn 2035. Y twf blynyddol sydd ei angen o 2030 yw'r mwyaf o'r opsiynau a gyflwynwyd, o ystyried y gyfran ZEV is yn 2030.

Blwyddyn	Targed
2027	35%
2028	37%
2029	42%
2030	50%
2031	60%
2032	70%
2033	80%
2034	90%
2035	100%

Tabl 4. Prif dargedau cofrestru ZEV amgen, yn dangos 50% o werthiannau ceir ZE yn 2030.



Ffigwr 12. Prif dargedau deddfwriaethol a thargedau ZEV dangosol o dan opsiwn 3 o 2027 ymlaen.

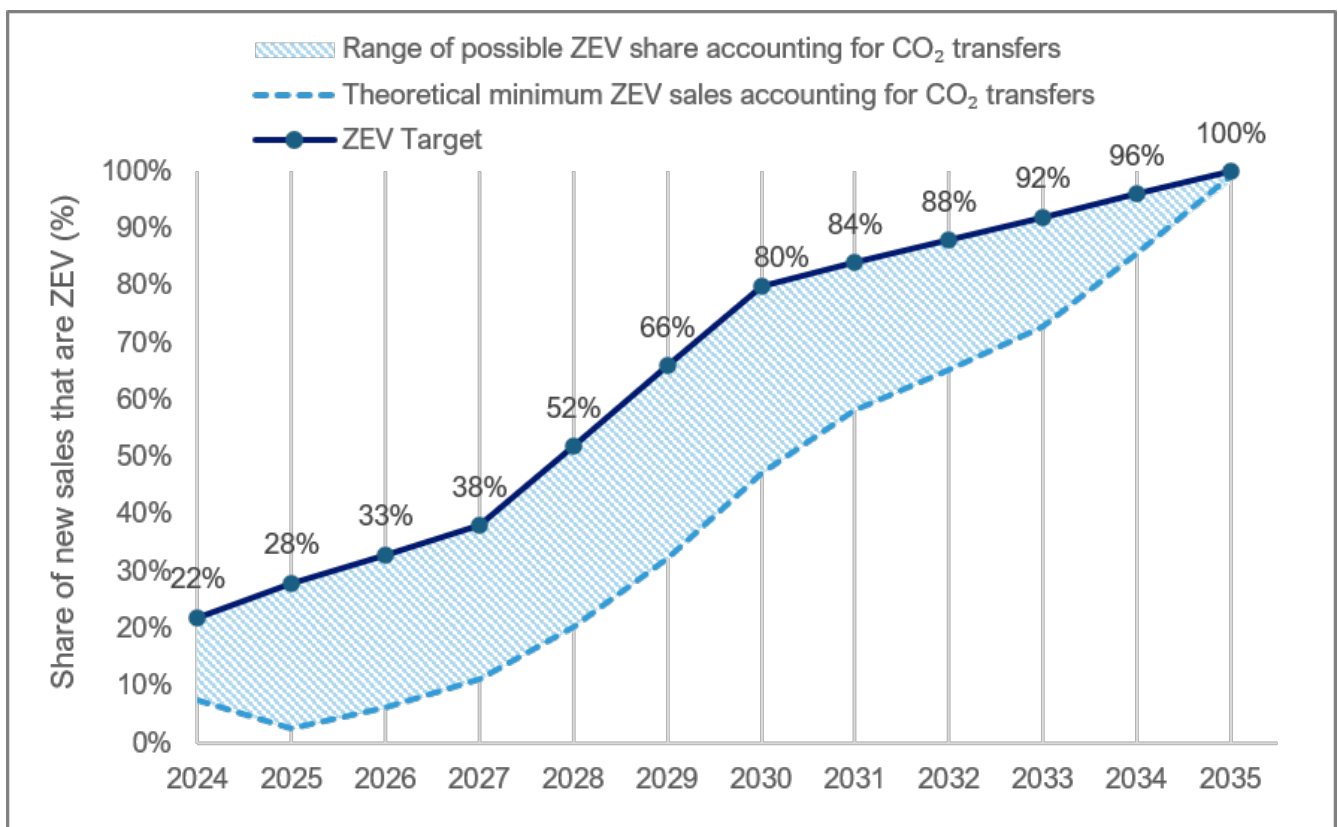
English	Welsh
Dashed lines show indicative targets	Mae llinellau toredig yn dangos targedau dangosol
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

Opsiwn 4: Prif darged ZEV o 80% erbyn 2030, gyda hyblygrwydd estynedig

166. Mae'r opsiwn hwn yn cadw'r targedau ceir ZE blynyddol presennol, gan gyrraedd 80% o werthiannau ZEV yn 2030 a 100% o werthiannau ZEV yn 2035, ond mae'n ymestyn hyblygrwydd allweddol fel benthyca, bancio a throsi CO₂ i 2034.
167. Drwy ymestyn yr hyblygrwydd allweddol hwn, sy'n dod i ben yn 2029 ar hyn o bryd, mae'r opsiwn hwn yn cynnal y prif dargedau ond yn rhoi mwy o hyblygrwydd i gyfranogwyr i'w cyflawni. Golyga hyn y gallai gwerthiannau ceir ZE barhau i fod islaw'r prif dargedau o 2030, o ystyried y bydd cyfranogwyr yn gallu cydymffurfio â Gorchymyn VETS drwy werthiannau ZEV a defnyddio hyblygrwydd.

Blwyddyn	Targed
2027	38%
2028	52%
2029	66%
2030	80%
2031	84%
2032	88%
2033	92%
2034	96%
2035	100%

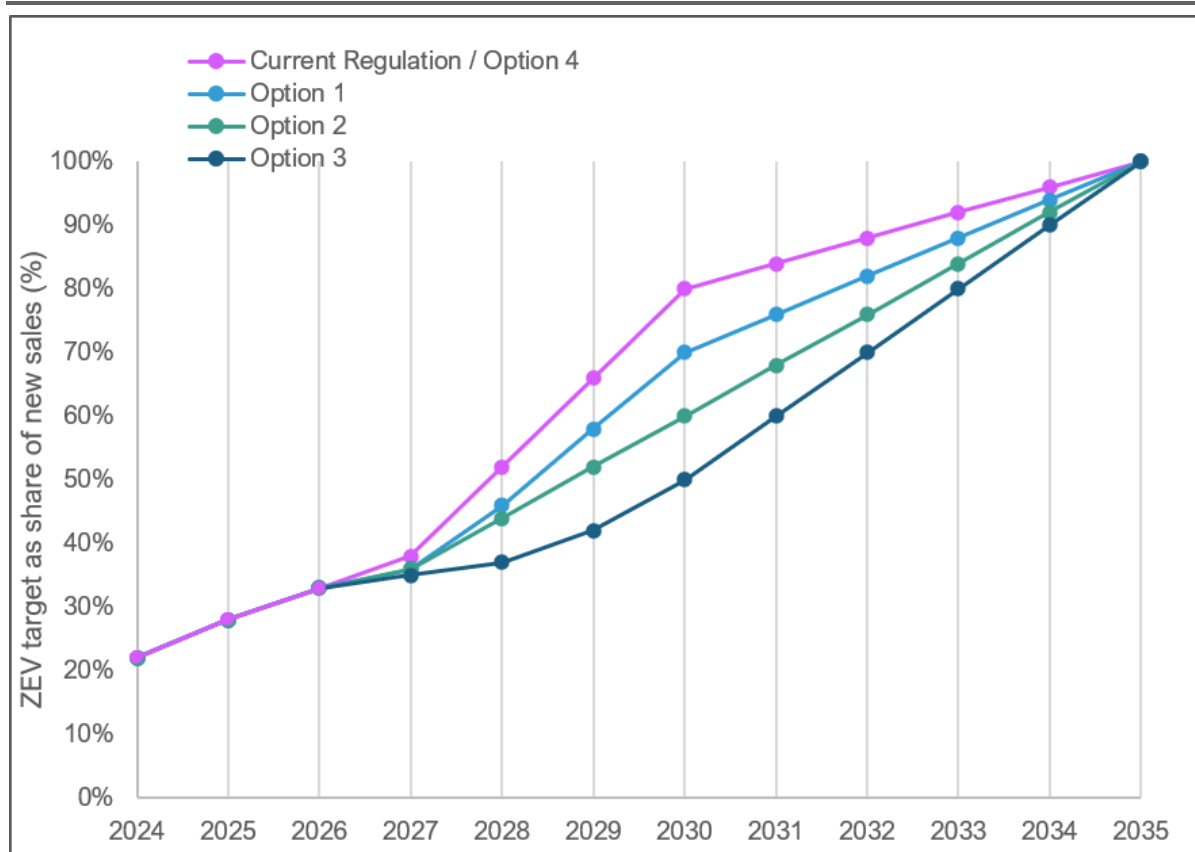
Tabl 5. Prif dargedau cofrestru ZEV, yn dangos 80% o werthiannau ceir ZE yn 2030. Ni ddangosir hyblygrwydd estynedig yn y tabl hwn.



Ffigwr 13. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol cyfredol o 2030 ar gyfer ceir, ochr yn ochr â gwerthiannau ZEV gofynnol damcaniaethol os defnyddir trosglwyddo CO₂ i ZEV yn llawn dan opsiwn 4.

English	Welsh
Range of possible ZEV share accounting for CO ₂ transfers	Ystod o gyfrifyddu cyfrannau ZEV posibl ar gyfer trosglwyddiadau CO ₂
Theoretical minimum ZEV sales accounting for CO ₂ transfers	Gwerthiannau ZEV lleiaf damcaniaethol yn cyfrif am drosglwyddiadau CO ₂
ZEV Target	Targed ZEV
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

Crynodeb o opsiynau trywydd



Ffigur 14. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol cyfredol ar gyfer ceir a phedwar opsiwn amgen.

English	Welsh
Current Regulation / Option 4	Rheoliad Cyfredol / Opsiwn 4
Option 1	Opsiwn 1
Option 2	Opsiwn 2
Option 3	Opsiwn 3
ZEV target as share of new sales (%)	Targed ZEV fel cyfran o werthiannau newydd (%)

Cwestiwn 2: Beth yw eich barn ar drywydd ceir presennol y Gorchymyn ZEV, a'r pedwar trywydd ceir amgen a gyflwynwyd? Pa un, os o gwbl, yw eich dewis? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 3: Pa drywyddau ceir amgen atodol, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 4: A oes gennych farn ynghylch a ddylai estyniad o'r hyblygrwydd presennol y tu hwnt i 2030 gyd-fynd â newid yn y prif drywydd ar gyfer ceir? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Trywyddau faniau

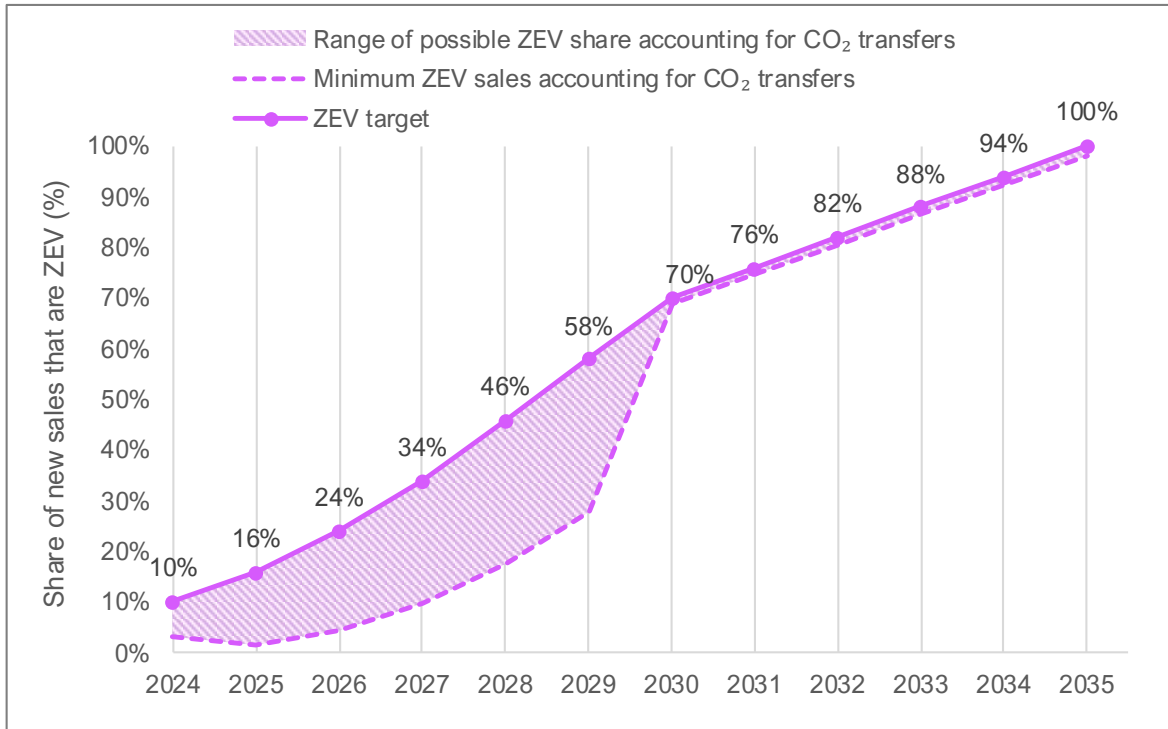
Mandad Cyfredol: Prif darged ZEV o 70% erbyn 2030

168. Mae targedau blynyddol deddfwriaethol presennol ar gyfer faniau ZE yn cyrraedd gwerthiannau o 70% ZEV yn 2030, gyda chyfeiriad dangosol tuag at 100% o werthiannau ZEV yn 2035, yn unol ag ymateb ymgynghoriad mis Hydref 2023.⁷⁵ Mae hyn yn gofyn am dwf blynyddol mwy serth yn y blynyddoedd cyn 2030, a thwf blynyddol arafach rhwng 2030 a 2035. Un opsiwn fyddai cynnal y trywydd presennol heb newid, er bod Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn cydnabod nad yw pob gweithgynhyrchydd yn y DU yn gallu cyflawni'r trywydd hwn.

Blwyddyn	Targed
2027	34%
2028	46%
2029	58%
2030	70%
2031	76%
2032	82%
2033	88%
2034	94%
2035	100%

Tabl 6. Targedau pennawd cofrestru ZEV presennol, yn dangos 70% o werthiannau faniau ZEV yn 2030.

⁷⁵ Ymateb i ymgynghoriad y llywodraeth, Hydref 2023: [Ymgynghoriad mandad cerbydau di-allyriadau \(ZEV\): crynodeb o'r ymatebion ac ymateb ar y cyd gan y llywodraeth - GOV.UK](#)



Ffigur 15. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol cyfredol o 2030 ar gyfer faniau, ochr yn ochr â gwerthiannau ZEV gofynnol damcaniaethol os defnyddir trosglwyddo CO₂ i ZEV yn llawn.

English	Welsh
Range of possible ZEV share accounting for CO ₂ transfers	Ystod o gyfrifyddu cyfrannau ZEV posibl ar gyfer trosglwyddiadau CO ₂
Minimum ZEV sales accounting for CO ₂ transfers	Gwerthiannau ZEV lleiaf yn cyfrif am drosglwyddiadau CO ₂
ZEV Target	Targed ZEV
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

169. Mae'r llinell doredig binc golau yn Ffigur 15 yn cynrychioli'r isafswm damcaniaethol y gallai gweithgynhyrchwyr gwerthiannau ZEV ei gyflawni pe byddent yn gwneud y defnydd mwyaf o'r hyblygrwydd trosi CO₂. Ar hyn o bryd, caniateir yr hyblygrwydd hwn yn y cyfnod 2024 i 2029 ac mae'n caniatáu i weithgynhyrchwyr drosi gorberfformiad yn erbyn targedau CO₂ nad ydynt yn dargedau ZEV yn gredydau ZEV, y gellir eu defnyddio i gyflawni yn erbyn prif darged ZEV. Mae hyblygrwydd arall fel benthyca ar gael, er nad yw'r rhain wedi'u cynnwys yn y siart.

170. Yn ymarferol, ni ddisgwylir i'r rhan fwyaf o weithgynhyrchwyr ddefnyddio'r hyblygrwydd hwn yn llawn gan y byddai gwneud hynny'n gofyn am ddibyniaeth sylweddol ar PHEVs i gynhyrchu'r arbedion CO₂ angenrheidiol, ac nid oes gan bob gweithgynhyrchydd ddigon o PHEVs yn eu portffolio.

Cwestiwn 5: Ydych chi'n credu bod angen unrhyw newid i drywydd presennol y Mandad ZEV ar gyfer faniau? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

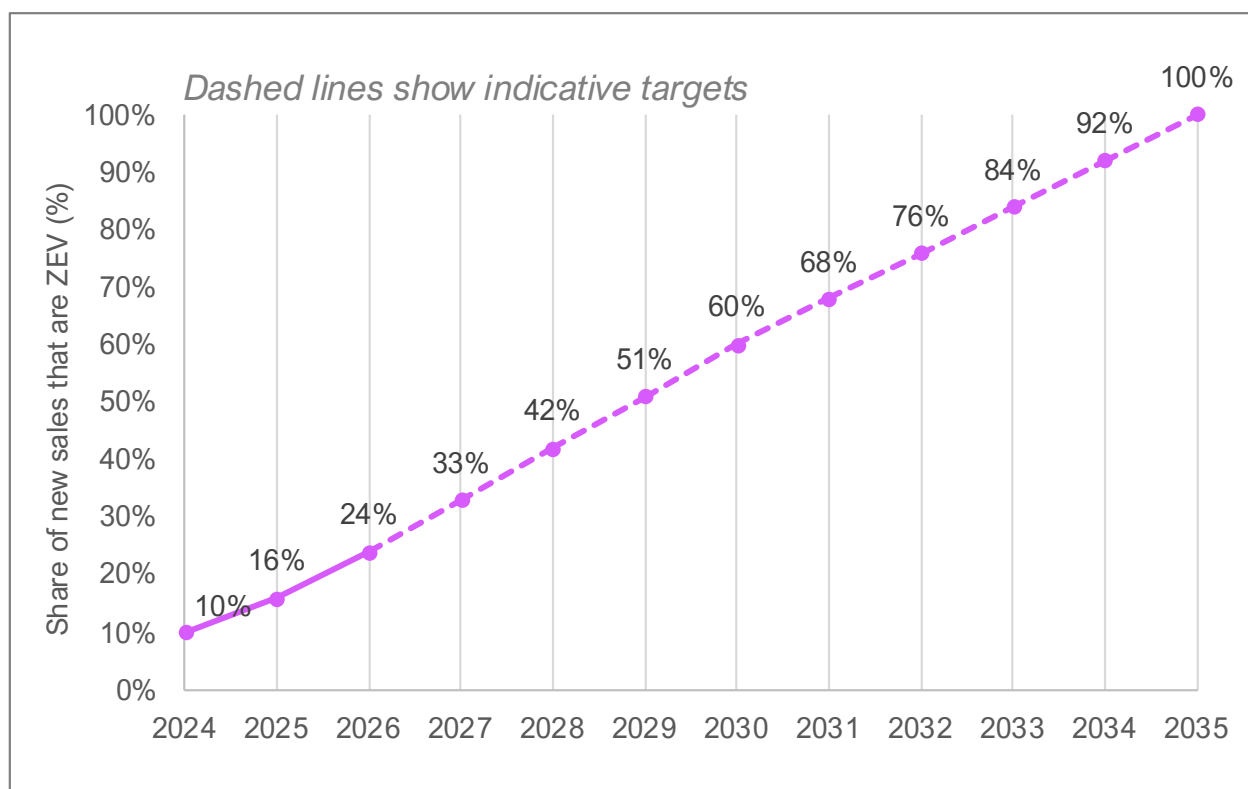
Dewisiadau amgen

Opsiwn 1: Prif darged ZEV o 60% erbyn 2030

171. Mae'r opsiwn hwn yn lleihau targedau blynyddol faniau ZE o 2027, gan gyrraedd 60% o werthiannau ZEV yn 2030 a chodi i 100% yn 2035. Mae'r twf blynyddol sydd ei angen o 2030 ychydig yn fwy nag o dan y llwybr presennol o ystyried y gyfran ZEV is yn 2030.

Blwyddyn	Targed
2027	33%
2028	42%
2029	51%
2030	60%
2031	68%
2032	76%
2033	84%
2034	92%
2035	100%

Tabl 7. Prif dargedau cofrestru ZEV amgen, yn dangos 60% o werthiannau faniau ZE yn 2030.



Ffigwr 16. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol o dan opsiwn 1 o 2027 ymlaen ar gyfer faniau.

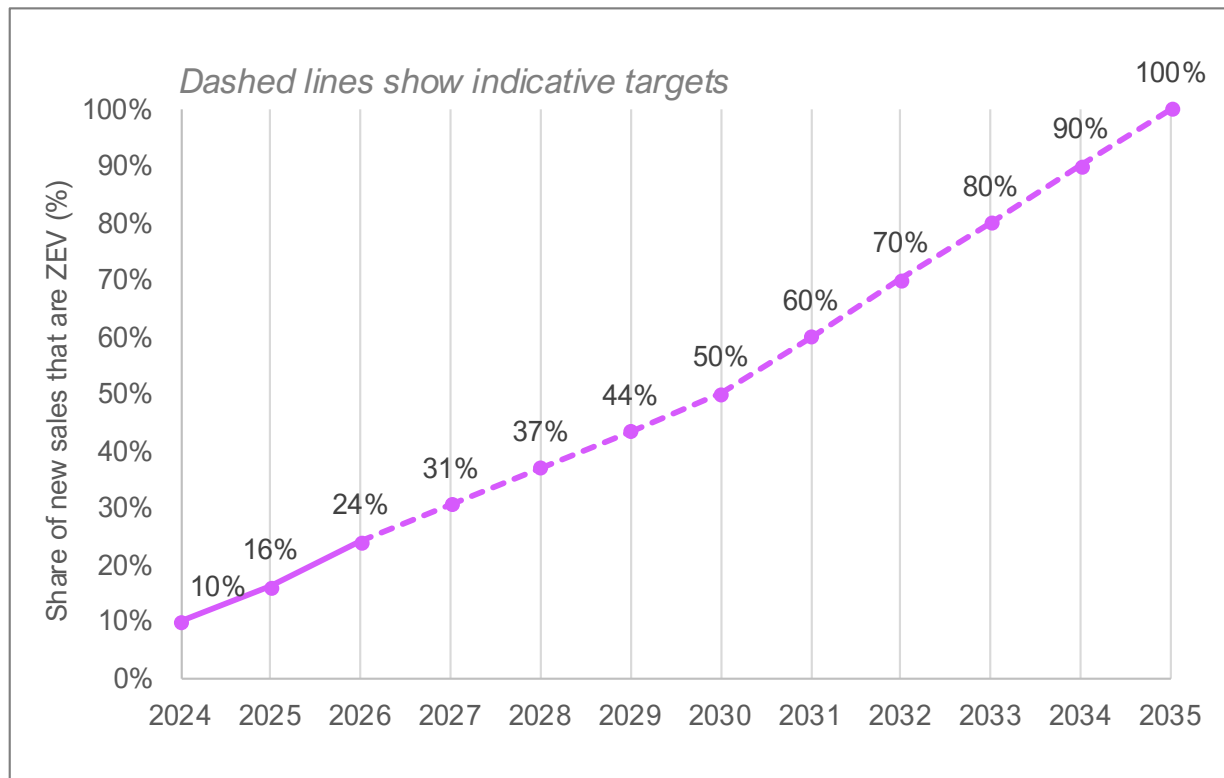
English	Welsh
Dashed lines show indicative targets	Mae llinellau toredig yn dangos targedau dangosol
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

Opsiwn 2: Prif darged ZEV o 50% erbyn 2030

172. Mae'r opsiwn hwn yn lleihau targedau blynyddol faniau ZE ymhellach o 2027, gan godi'n arafach i gyrraedd 50% o werthiannau ZEV yn 2030 a 100% o werthiannau ZEV yn 2035. Mae'r twf blynyddol sydd ei angen o 2030 yn fwy nag o dan Opsiwn 1 o ystyried y gyfran ZEV is yn 2030.

Blwyddyn	Targed
2027	31%
2028	37%
2029	44%
2030	50%
2031	60%
2032	70%
2033	80%
2034	90%
2035	100%

Tabl 8. Prif dargedau cofrestru ZEV amgen, yn dangos 50% o werthiannau faniau ZE yn 2030.



Ffigwr 17. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol o dan opsiwn 2 o 2027 ymlaen ar gyfer faniau.

English	Welsh
Dashed lines show indicative targets	Mae llinellau toredig yn dangos targedau dangosol
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

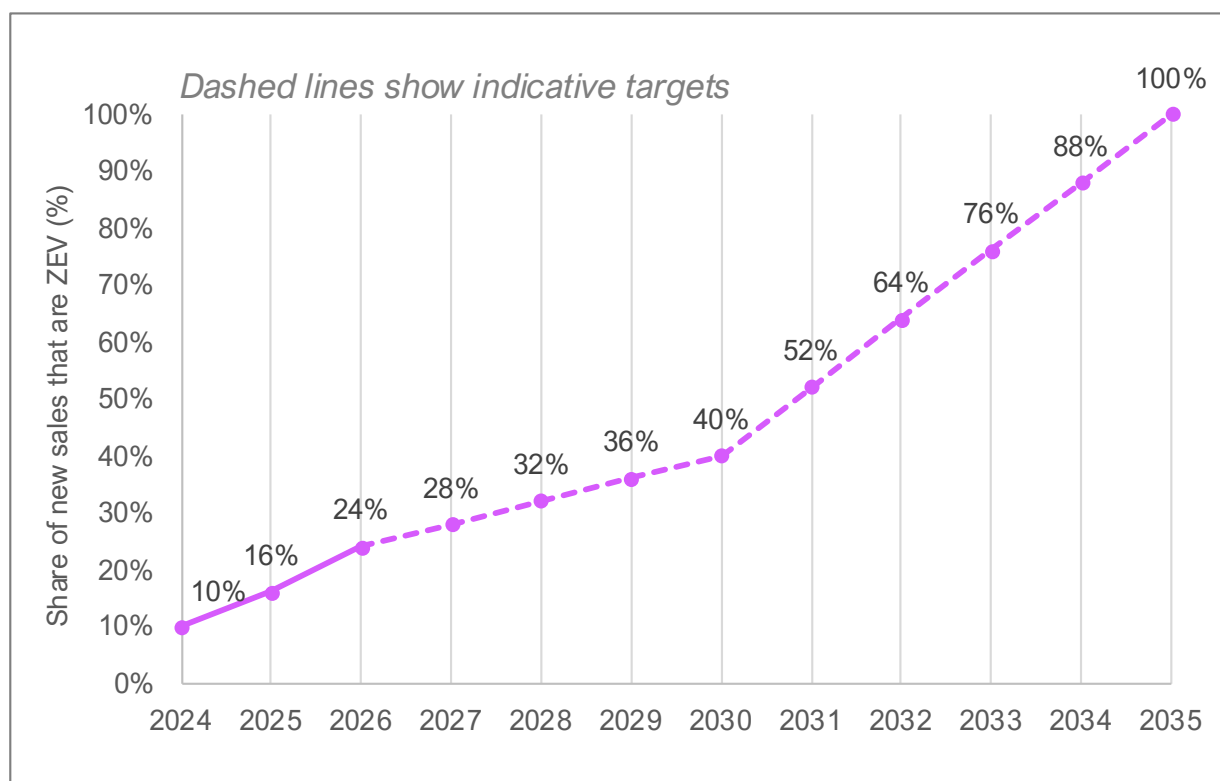
Opsiwn 3: Prif darged ZEV o 40% erbyn 2030

173. Mae'r opsiwn hwn yn lleihau targedau blynyddol faniau ZE o 2027, gan godi hyd yn oed yn arafach i gyrraedd 40% o werthiannau ZEV yn 2030 ac yna codi'n fwy serth i

gyrraedd 100% o werthiannau ZEV yn 2035. Y twf blynyddol sydd ei angen o 2030 yw'r mwyaf o'r opsiynau a gyflwynwyd, o ystyried y gyfran ZEV is yn 2030.

Blwyddyn	Targed
2027	28%
2028	32%
2029	36%
2030	40%
2031	52%
2032	64%
2033	76%
2034	88%
2035	100%

Tabl 9. Prif dargedau cofrestru ZEV amgen, yn dangos 40% o werthiannau faniau ZE yn 2030.



Ffigwr 18. Targedau deddfwriaethol a dangosol o dan opsiwn 3 o 2027 ymlaen, ar gyfer faniau.

English	Welsh
Dashed lines show indicative targets	Mae llinellau toredig yn dangos targedau dangosol
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)

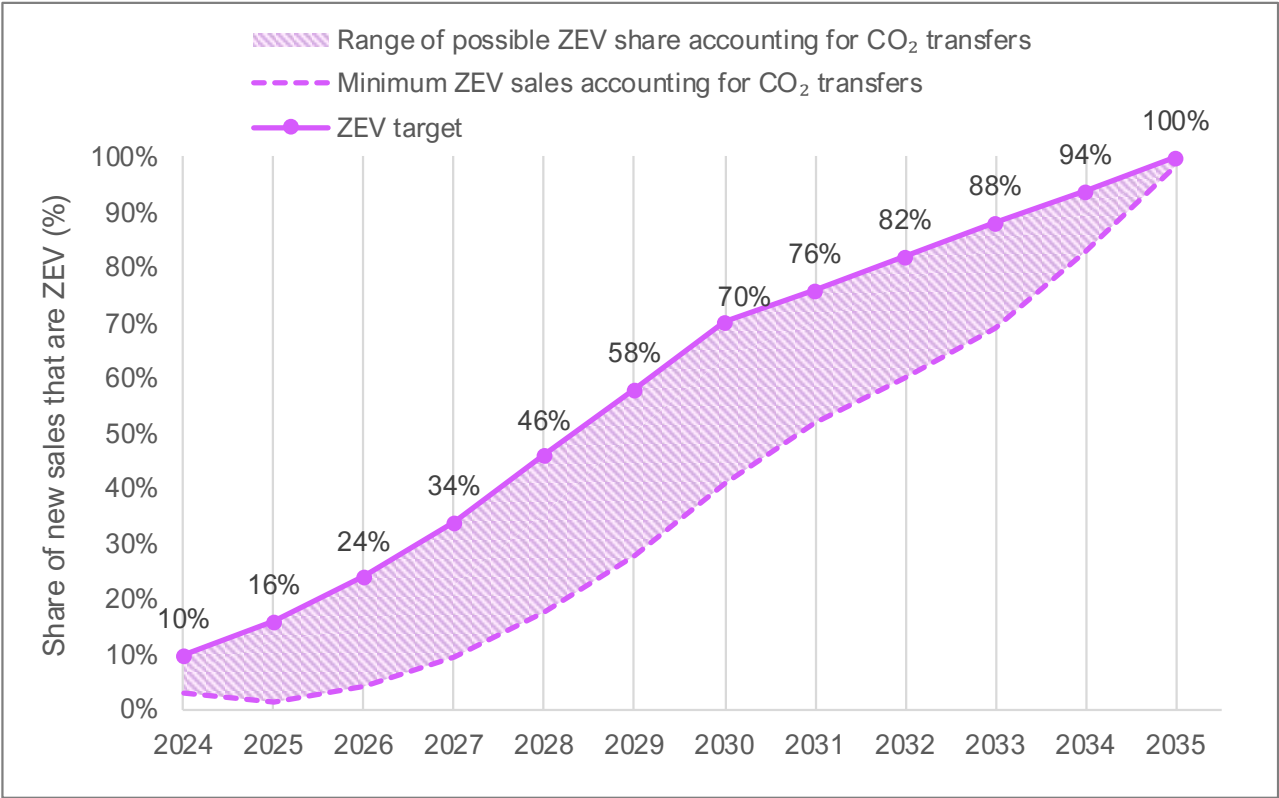
Opsiwn 4: Prif darged ZEV o 70% erbyn 2030 gyda hyblygrwydd estynedig

174. Mae'r opsiwn hwn yn cadw'r targedau faniau ZE blynyddol presennol, gan gyrraedd 70% o werthiannau ZEV yn 2030 a 100% o werthiannau ZEV yn 2035, ond mae'n ymestyn hyblygrwydd allweddol fel benthyca, bancio a throsi CO₂ i 2034.
175. Drwy ymestyn yr hyblygrwydd allweddol hwn, sy'n dod i ben yn 2029 ar hyn o bryd, mae'r opsiwn hwn yn cynnal y prif dargedau ond yn rhoi mwy o hyblygrwydd i gyfranogwyr i'w cyflawni. Golyga hyn y gallai gwerthiannau faniau ZE barhau i fod

islaw'r prif dargedau o 2030, o ystyried y bydd cyfranogwyr yn gallu cydymffurfio â Gorchymyn VETS drwy werthiannau ZEV a defnyddio hyblygrwydd.

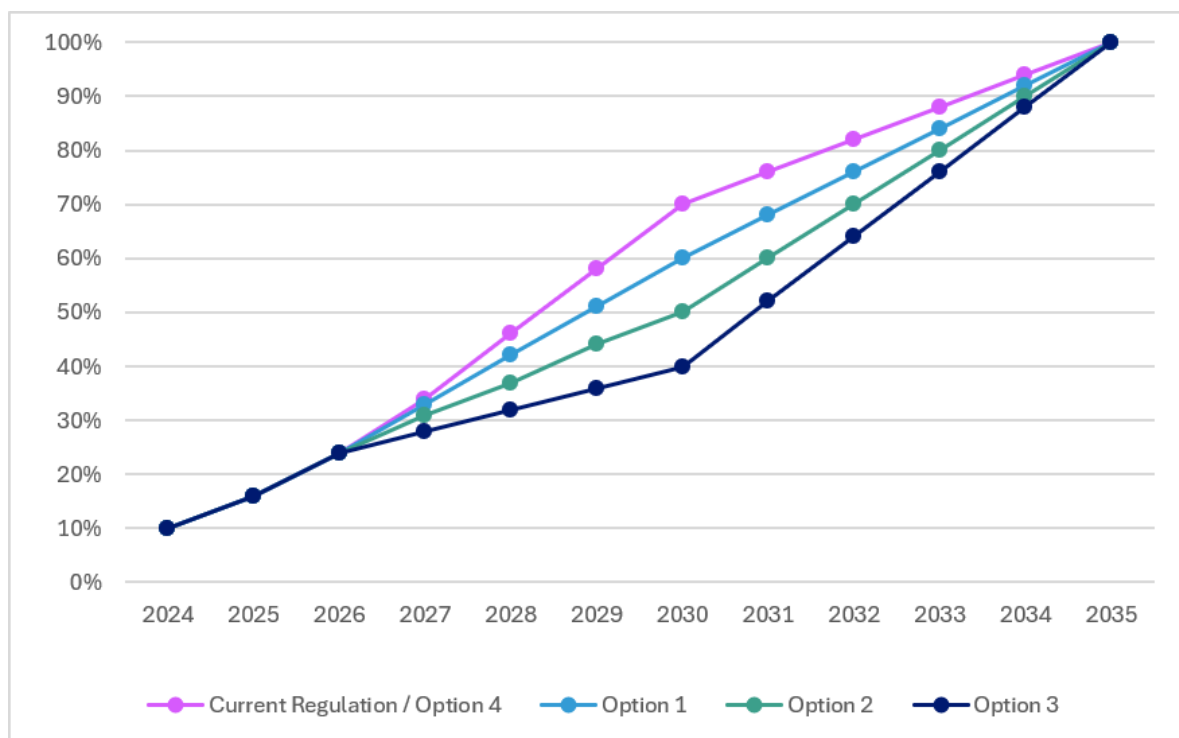
Blwyddyn	Targed
2027	34%
2028	46%
2029	58%
2030	70%
2031	76%
2032	82%
2033	88%
2034	94%
2035	100%

Tabl 10. Prif dargedau cofrestru ZEV, yn dangos 70% o werthiannau faniau ZE yn 2030. Ni ddangosir hyblygrwydd estynedig yn y tabl hwn.



Ffigwr 19. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol a dangosol o dan opsiwn 4 o 2027 ymlaen ar gyfer faniau.

English	Welsh
Range of possible ZEV share accounting for CO ₂ transfers	Ystod o gyfrifyddu cyfrannau ZEV posibl ar gyfer trosglwyddiadau CO ₂
Minimum ZEV sales accounting for CO ₂ transfers	Gwerthiannau ZEV lleiaf yn cyfrif am drosglwyddiadau CO ₂
ZEV Target	Targed ZEV
Share of new sales that are ZEV (%)	Cyfran o werthiannau newydd sy'n ZEV (%)



Ffigwr 20. Prif dargedau ZEV deddfwriaethol cyfredol ar gyfer faniau a phedwar opsiwn amgen ar gyfer newid.

English	Welsh
Current Regulation / Option 4	Rheoliad Cyfredol / Opsiwn 4
Option 1	Opsiwn 1
Option 2	Opsiwn 2
Option 3	Opsiwn 3

Cwestiwn 6: Beth yw eich barn ar drywydd ceir presennol y Gorchymyn ZEV, a'r pedwar trywydd faniau amgen a gyflwynwyd? Pa un, os o gwbl, yw eich dewis? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

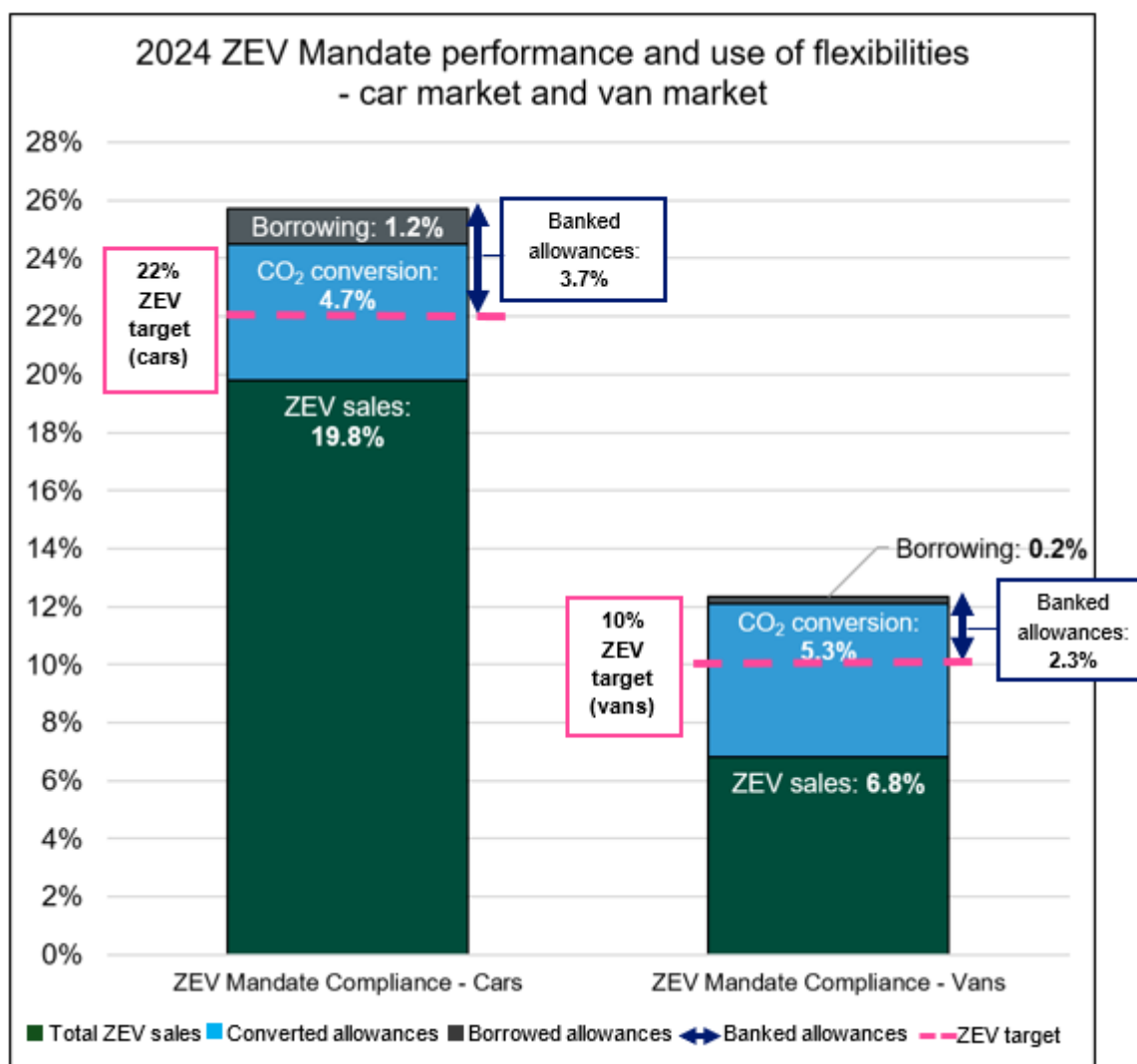
Cwestiwn 7: Pa drywyddau faniau amgen atodol, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 8: A oes gennych farn ynghylch a ddylai estyniad o'r hyblygrwydd presennol y tu hwnt i 2030 gyd-fynd â newid yn y prif drywydd ar gyfer faniau? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

3B. Hyblygrwydd yn y Mandad ZEV

Trosiad CO₂

176. Yr hyblygrwydd trosi CO₂ oedd yr hyblygrwydd a ddefnyddiwyd fwyaf i gefnogi cydymffurfiaeth ar gyfer blwyddyn cynllun VETS 2024.⁷⁶ Defnyddiodd gweithgynhyrchwyr ceir a faniau'r hyblygrwydd trosi CO₂ i ZEV yn helaeth i gynhyrchu'r hyn sy'n cyfateb i 4.7% a 5.3% o gofrestrïadau ZEV ychwanegol yn y drefn honno. Fe wnaeth trosi CO₂, ynghyd â gwerthiannau ZEV, ganiatáu i farchnadoedd ceir a faniau ragori ar eu prif dargedau ZEV wrth arbed carbon.



Ffigwr 21. Perfformiad Mandad ZEV 2024 a defnydd o hyblygrwydd - marchnad ceir a marchnad faniau.

⁷⁶ Adroddiad cydymffurfiaeth a data terfynol ar gyfer blwyddyn y cynllun 2024, Mawrth 2026: <https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-emissions-trading-schemes-vets-final-compliance-information-2024>

English	Welsh
2024 ZEV Mandate performance and use of flexibilities	Perfformiad Mandad ZEV 2024 a defnydd o hyblygrwydd
-Car market and van market	-Marchnad ceir a marchnad faniau
22% ZEV target (cars)	Targed ZEV o 22% (ceir)
Borrowing: 1.2%	Benthycu: 1.2%
CO ₂ conversion: 4.7%	Trosiad CO ₂ : 4.7%
ZEV sales: 19.8%	Gwerthiannau ZEV: 19.8%
Banked allowances: 3.7%	Lwfansau wedi eu bancio: 3.7%
ZEV Mandate Compliance - Cars	Cydymffurfiaeth â Mandad ZEV - Ceir
10% ZEV target (vans)	Targed ZEV o 10% (faniau)
Borrowing: 0.2%	Benthycu: 0.2%
CO ₂ conversion: 5.3%	Trosiad CO ₂ : 5.3%
ZEV sales: 6.8%	Gwerthiannau ZEV: 6.8%
Banked allowances: 2.3%	Lwfansau wedi eu bancio: 2.3%
ZEV Mandate Compliance - Vans	Cydymffurfiaeth Mandad ZEV - Faniau
Total ZEV sales	Cyfanswm gwerthiannau ZEV
Converted allowances	Lwfansau wedi'u trosi
Borrowed allowances	Lwfansau wedi'u benthycu
Banked allowances	Lwfansau wedi'u bancio
ZEV target	Targed ZEV

177. Mae data rhagarweiniol yn awgrymu mai'r hyblygrwydd trosi CO₂ fydd yr hyblygrwydd a ddefnyddir fwyaf ym mlwyddyn cynllun 2025, gan gadarnhau ei bwysigrwydd wrth gefnogi cydymffurfiaeth.

178. Ar hyn o bryd, caniateir yr hyblygrwydd trosi CO₂ tan 2029. Rydym yn ystyried ymestyn argaeledd hyblygrwydd trosi CO₂ tan 2034. Byddai hyn yn caniatáu i weithgynhyrchwyr barhau i elwa o leihau allyriadau eu cerbydau newydd nad ydynt yn ZEVs am gyfnod hirach a chadw llwybrau amgen i gydymffurfio. Byddai hyn yn eu galluogi i barhau i gyrraedd targedau ZEV heb ddibynnu'n llwyr ar werthiannau.

179. Os caiff ei ymestyn, rydym yn rhagweld y byddai'r hyblygrwydd yn parhau i fod yn destun capiau blynyddol i sicrhau cynnydd parhaus mewn gwerthiannau ZEV. Mae'r hyblygrwydd trosi CO₂ yn dod i ben yn 2029 ar hyn o bryd, wedi'i gapio ar 50% o'r targed ZEV ar gyfer ceir a faniau. Mae'r cap yn gostwng 10% yn flynyddol o 2025 ymlaen.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Maximum percentage of trajectory permitted to be met by CO₂ conversion	65%	90%	80%	70%	60%	50%	0%

Tabl 11. Capiau trosi CO₂ presennol ar gyfer ceir a faniau.

English	Welsh
Maximum percentage of trajectory permitted to be met by CO ₂ conversion	Canran uchaf o'r trywydd a ganiateir i'w gyflawni trwy drosi CO ₂

180. Yn amodol ar y safbwyntiau yn yr ymgynghoriad hwn, rydym yn rhagweld y gallai dull tebyg barhau gyda hyblygrwydd trosi CO₂ estynedig. Byddai'r hyblygrwydd yn parhau i fod yn destun capiau blynyddol, a allai leihau i gyrraedd 100% o werthiannau ZEV yn 2035.
181. Rydym yn agored i safbwyntiau ar beth ddylai'r capiau hyn fod, gyda'r egwyddor gyffredinol y byddai'r rhain yn gymesur ag unrhyw drywydd amgen a fabwysiadir h.y. po isaf yw'r trywydd amgen, y tynnaf yw'r cap trosi CO₂.
182. Yn Rhan 4, rydym wedi modelu pecynnau darluniadol lle mae hyblygrwydd wedi'i ymestyn. Diffinnir y cap trosi CO₂ fel canran o'r targed ZEV. Golyga hyn naill ai y bydd gostyngiad yn y cap trosi CO₂ neu ostyngiad yn y targed ZEV yn lleihau'r swm mwyaf o drosi CO₂ (cyfanswm y trosglwyddiadau CCTS neu VCTS).
183. Er enghraifft, pe bai'r targed ZEV yn 80% yn 2030 a bod y cap trosglwyddo CO₂ yn 2030 wedi'i osod ar gyfradd o 40%, gallai defnyddio'r hyblygrwydd hwn gyfrannu hyd at 32 pwynt canran tuag at y targed ZEV. Pe bai'r targed ZEV yn 70% a'r cap trosglwyddo CO₂ yn 2030 wedi'i osod ar 40%, byddai defnyddio'r hyblygrwydd hwn yn fwy cyfyngedig gan y gallai gyfrannu hyd at 28 pwynt canran tuag at y targed ZEV. Fel arall, pe byddem am gyfyngu ymhellach ar ddefnyddio'r hyblygrwydd, gellid gosod y cap trosglwyddo CO₂ ar 20%, a fyddai'n golygu y gallai'r hyblygrwydd hwn gyfrannu hyd at 16 pwynt canran tuag at y targed ZEV yn 2030.
184. Mae rhagor o fanylion am sut y gallai hyn weithio'n ddamcaniaethol, wedi'u halinio â'r trywyddau ceir a faniau amgen a gyflwynir yn Rhan 3A, wedi'u nodi yn 'Rhan 4: Effaith carbon yr opsiynau a ystyriwyd', lle modelwyd ystod o gapiau gwahanol fel rhan o opsiynau darluniadol.
185. Fel y'i rheoleiddir ar hyn o bryd, mae'r Gorchymyn VETS yn gosod trywydd hyd at 2030. Er bod llwybr dangosol ar gyfer ceir a faniau yn gyson â'r broses o ddileu'r defnydd yn 2035 wedi'i gyhoeddi ym mis Hydref 2023 (gweler Tabl 1 yn Rhan 3A), nid yw'r targedau hyn wedi'u hymgorffori mewn rheoliadau eto. Mae'r cwestiynau yn yr ymgynghoriad hwn yn ceisio barn ar y llwybr tuag at ymrwymiad llywodraeth y DU erbyn 2035 i roi'r gorau i werthu ceir a faniau petrol a diesel newydd yn raddol. Yn amodol ar ganlyniad yr ymgynghoriad a'r dystiolaeth a dderbynnir, byddai Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ceisio gweithredu unrhyw newidiadau polisi sy'n deillio o hynny, gan gynnwys ymestyn y Mandad ZEV y tu hwnt i'w amserlen bresennol.

Cwestiwn 9: Beth yw eich barn ar ymestyn hyblygrwydd trosi CO₂ hyd at 2034? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 10: Beth yw eich barn ynghylch a ddylai'r hyblygrwydd aros wedi'i gapio? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 11: Beth yw eich barn ar ba gapiau (os o gwbl) ddylai fod yn berthnasol o 2029-2034? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 12: A oes gwelliannau eraill i'r hyblygrwydd trosi CO₂ y dylai Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Hyblygrwydd pellach

186. Hyd yn hyn, mae'r defnydd o'r hyblygrwydd benthyca a bancio o fewn Gorchymyn VETS wedi amrywio. Yn 2024, defnyddiwyd yr hyblygrwydd benthyca yn gynnil. Cefnogodd tua 1.2% o gydymffurfiaeth effeithiol y sector ceir â tharged ZEV a 0.2% ar gyfer y sector faniau.
187. Yn 2024, defnyddiwyd yr hyblygrwydd bancio yn gymedrol. Banciodd cyfranogwyr gyfwerth â 3.7% o gyfanswm y ceir a gofrestrwyd, a chyfwerth â 2.3% o gyfanswm y faniau a gofrestrwyd. Bydd lwfansau a gronnwyd yn 2024 yn parhau i fod ar gael tan 2027.
188. Yn ogystal â'r hyblygrwydd, gall cyfranogwyr fasnachu hefyd. Yn 2024, roedd gweithgynhyrchwyr yn masnachu'r hyn sy'n cyfateb i gydymffurfiaeth effeithiol o 2.1% yn y farchnad geir a chydymffurfiaeth effeithiol o 0.1% yn y farchnad faniau. Ni ddefnyddiwyd yr holl lwfansau a fasnachwyd ar gyfer cydymffurfiaeth 2024, a chafodd rhai eu bancio i'w defnyddio mewn blynyddoedd cynllun yn y dyfodol.
189. Mae'r hyblygrwydd trosglwyddo deugyfeiriadol, sy'n galluogi trosglwyddiadau rhwng cydymffurfiaeth ceir a faniau, ar gael am y tro cyntaf ym mlwyddyn y cynllun 2025.
190. Yn seiliedig ar ddata dros dro ar gyfer 2025, rydym yn disgwyl i'r farchnad ceir a faniau gydymffurfio â gofynion y Mandad ZEV trwy gyfuniad o werthiannau ZEV a defnyddio'r hyblygrwydd. Rydym yn rhagweld y bydd gweithgynhyrchwyr yn gwneud defnydd tebyg o'r hyblygrwydd yn y ffenestr fasnachu ar gyfer blwyddyn cynllun 2025.

Prif darged ZEV 2025		Cyfran ZEV gyfwerth rhagamcanedig 2025 (gan gynnwys hyblygrwydd)
Car	28%	30.5%
Fan	16%	16.9%

Tabl 12. Cydymffurfiaeth ragweledig â Mandad ZEV 2025 yn ôl sector, yn seiliedig ar ddata dros dro.

191. Mae hyblygrwydd yn offeryn allweddol ar gyfer cydymffurfio â Mandad ZEV, gan ddarparu ar gyfer portffolios cynnyrch amrywiol trwy gynnig llwybrau lluosog i gydymffurfio. Maent yn galluogi gweithgynhyrchwyr i alinio strategaethau

cydymffurfio â'u manau cychwyn datgarboneiddio, eu cynlluniau buddsoddi a'u dewisiadau rheoleiddio. Er enghraifft, efallai y bydd y rhai sydd â chynigion EV cadarn yn cydymffurfio'n ormodol yn gynnwys ac yn bancio neu'n gwerthu credydau, tra gall eraill ddibynnu ar fenthycia wrth iddynt ehangu. Yn hollbwysig, mae'r mecanweithiau hyn yn cadw cyfanrwydd y polisi trwy amodau ad-dalu, terfynau amser a chyfraddau cyfnewid CO₂-i-ZEV. Mae'r rhain yn sicrhau bod ZEV yn parhau i gael ei ddefnyddio ac yn amddiffyn arbedion carbon.

192. O ystyried pryder cynyddol y gallai gweithgynhyrchwyr wynebu 'ymyl y dibyn' o ran cydymffurfio yn 2030, pan fydd yr hyblygrwydd presennol ar fin dod i ben, mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ceisio barn ynghylch a yw'r hyblygrwydd hwn yn dal i fod yn addas at y diben, neu a fyddai addasiadau neu estyniadau pellach yn cefnogi gweithgynhyrchwyr i gyflawni trywydd ZEV a chreu llwybr y gellir ei reoli hyd at 2035.

Cwestiwn 13: Beth yw eich barn chi ar effeithiolrwydd yr hyblygrwydd presennol, a sut y gellid dylunio'r hyblygrwydd benthyca, bancio a throsglwyddo deugyfeiriadol ar ôl 2029 i alluogi llwybrau cydymffurfio lluosog? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 14: A ddylid ystyried unrhyw hyblygrwydd pellach? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Meini prawf cymhwysedd ar gyfer rhai elfennau hyblygrwydd

193. O fewn y Gorchymyn VETS, mae rhai elfennau hyblygrwydd trosi a masnachu yn ddarostyngedig i feini prawf cymhwysedd ychwanegol. Mae'r meini prawf cymhwysedd yn ei gwneud yn ofynnol i gyfranogwr gael lwfansau gormodol yn y cynllun masnachu y mae'n dymuno trosi / masnachu ohono. Nid yw nifer y lwfansau gormodol wedi'i nodi.
194. Mae'r meini prawf yn gweithredu fel mesur diogelu eang i sicrhau nad yw cyfranogwyr nad ydynt yn cydymffurfio yn gallu trosi / masnachu eu hunain i ddiffyg pellach.
195. Mae'r meini prawf cymhwysedd ychwanegol hyn yn berthnasol i'r llwybrau masnachu trosi a dwyffordd canlynol:
- a. Trosi lwfansau CCTS yn gredydau CRTS (Erthygl 23)⁷⁷
 - b. Trosi lwfansau VCTS yn gredydau VRTS (Erthygl 55)⁷⁸
 - c. Trosi lwfansau VRTS yn gredydau VCTS (Erthygl 67)⁷⁹

⁷⁷ Gorchymyn VETS, Erthygl 23: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/23>

⁷⁸ Gorchymyn VETS, Erthygl 55: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/55>

⁷⁹ Gorchymyn VETS, Erthygl 67: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/67>

- d. Trosi lwfans CRTS yn gredydau CCTS (Erthygl 35)⁸⁰
 - e. Trosi deugyfeiriadol o lwfansau VRTS i gredydau CRTS (ar gyfer cyfranogwyr VRTS – Erthygl 23A)⁸¹
 - f. Trosi deugyfeiriadol lwfans CRTS i gredydau VRTS (ar gyfer cyfranogwyr CRTS – Erthygl 55A)⁸²
 - g. Masnachu lwfansau VRTS gyda chyfranogwyr CRTS (Erthygl 57A)⁸³
 - h. Masnachu lwfansau CRTS gyda chyfranogwyr VRTS (Erthygl 25A)⁸⁴
196. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn cydnabod y gallai rhai cyfranogwyr ffafrio mwy o opsiynau i reoli eu cydymffurfiaeth. Gallai diwygio'r meini prawf cymhwysedd ar gyfer cael mynediad at yr hyblygrwydd a restrir uchod gefnogi hyn.
197. Byddai hyn yn adlewyrchu'r dull mewn rhannau eraill o'r Gorchymyn VETS. Er enghraifft, o dan Erthygl 25⁸⁵ ac Erthygl 57⁸⁶ gall cyfranogwyr brynu neu werthu lwfansau neu gredydau CRTS neu VRTS heb ddangos eu sefyllfa cydymffurfiaeth neu eu bod mewn gwarged.
198. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn agored i safbwyntiau ynghylch a ellid diwygio neu symleiddio'r meini prawf cymhwysedd ar gyfer yr hyblygrwydd trosi a masnachu deugyfeiriadol a nodir uchod i gefnogi llwybrau cydymffurfio pellach.
- Cwestiwn 15: Beth yw eich barn ynghylch a ddylid diwygio'r meini prawf cymhwysedd ar gyfer rhai elfennau hyblygrwydd trosi a masnachu deugyfeiriadol? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.**

3C. Darpariaethau VETS Eraill

Credydau

199. Gall credydau wobrwyo gweithgynhyrchwyr am fuddsoddi mewn technoleg ZEV arbenigol mewn rhannau anodd o'r farchnad ceir a faniau.
200. Yn 2024, roedd y rhan fwyaf o weithgynhyrchwyr yn cyflawni eu rhwymedigaethau trwy werthiannau ZEV a hyblygrwydd arall, gyda chredydau'n chwarae rhan gyfyngedig mewn cydymffurfiaeth. At ei gilydd, cynhyrchwyd ychydig dros 100 o gredydau yn y farchnad geir a dim ond dau gredyd a gynhyrchwyd yn

⁸⁰ Gorchymyn VETS, Erthygl 35: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/35>

⁸¹ Gorchymyn VETS, Erthygl 23A: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/23A>

⁸² Gorchymyn VETS, Erthygl 55A: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/55A>

⁸³ Gorchymyn VETS, Erthygl 57A: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/57A>

⁸⁴ Gorchymyn VETS, Erthygl 25A: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/25A>

⁸⁵ Gorchymyn VETS, Erthygl 25: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/25>

⁸⁶ Gorchymyn VETS, Erthygl 57: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/57>

y farchnad faniau. Yn seiliedig ar ddata dros dro, rhagwelir y bydd credydau'n cael eu defnyddio'n debyg yn 2025, a disgwylir i gredydau chwarae rhan gyfyngedig mewn cydymffurfiaeth.

Credydau cerbyd i'r grid

201. Ymrwymodd ymateb y llywodraeth ar y cyd i'r Ymgynghoriad Mandad ZEV ym mis Rhagfyr 2024 i ystyried ymestyn credydau i gerbydau â galluoedd gwefru deugyfeiriadol.⁸⁷
202. I gydnabod y manteision sy'n gysylltiedig â defnydd ynni clyfar a hyblyg, mae'r ymgynghoriad hwn yn ceisio barn ar y budd posibl o gredyd newydd ar gyfer ceir a faniau deugyfeiriadol sy'n gallu cysylltu cerbydau i'r grid (V2G) a cherbydau i'r cartref (V2H). Gallai hyn roi cymhellion i dechnoleg sy'n cyflawni gostyngiadau carbon y tu hwnt i'r sector trafnidiaeth ac annog arloesi. Nid yw Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn bwriadu gwobrwyio galluoedd cerbyd i lwyth (V2L).
203. Rydym yn ystyried fframwaith sy'n dyfarnu credyd i gerbydau sy'n bodloni cyfres o feini prawf technegol. Byddai'r meini prawf hyn yn dangos bod gallu V2G / V2H yn ystyrion ac yn swyddogaethol, y gellir rhoi tystiolaeth gadarn ar ei gyfer, a'i fod yn hygyrch i yrwyr. Mae hyn yn bwysig o ystyried natur newydd technoleg V2G / V2H a'r cyfyngiadau presennol o ran rhyngweithredu.
204. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ystyried y meini prawf technegol canlynol:

Meini Prawf	Rhesymeg	Gwiriad cydymffurfiaeth
Mae gallu deugyfeiriadol V2G/V2H wedi'i alluogi yn y model DU	Sicrhau fod y gallu wedi'i alluogi'n weithredol ar y pwynt gwerthu, a heb ei gloi gan danysgrifiad nac i'w actifadu yn y dyfodol	Arddangos drwy hunan-adroddiad neu o leiaf un cyfluniad gweithredol wedi'i gymeradwyo gan G99 ar gofrestr prawf math Cymdeithas y Rhwydwaith Ynni (ENA)
Presenoldeb gwrthdroydd deugyfeiriadol gweithredol ar y cerbyd sy'n ofynnol ar gyfer AC V2G	Gofyniad caledwedd sylfaenol allweddol ar gyfer AC V2G/V2H ar gerbydau	Cymeradwyaeth G99 ar gofrestr prawf math ENA
Gallu allforio pŵer lleiaf	Sicrhau bod allbwn V2G defnyddiadwy lleiaf yn gyraeddadwy ac osgoi hap-addasiadau	Dangos drwy hunan-adroddiad neu gymeradwyaeth G99 ar gofrestr prawf math ENA
Cadarnhad nad yw defnyddio V2G/V2H wedi'i eithrio yng ngwarant batri'r cerbyd trydan	Bydd gwarantau yn rhwystr allweddol i ddefnydd V2G os cânt eu heithrio'n benodol. Sicrhau	Dangos drwy hunan-adrodd a/neu wirio'r warant

⁸⁷ Canlyniad ymgynghoriad y llywodraeth, Ebrill 2025: <https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response#part-2-vehicle-emissions-trading-schemes-updates>

	cysondeb â safonau gwarant ZEV cyfredol	
Mae o leiaf un gwefrydd trydan cydnaws â gallu V2G/V2H yn bodoli yn y DU	Mae angen gwefrwyr cydnaws i sicrhau nad yw gallu cerbydau V2G/V2H yn ddamcaniaethol yn unig	Arddangos drwy hunan-adrodd neu bwynt gwefru cymeradwy ar gofrestr prawf math ENA (dolen gaeedig AC V2G/V2H neu DC V2G/V2H)
Safon gyfathrebu ISO15118-20 ddiweddaraf wedi'i rhoi ar waith mewn cerbyd	Sicrhau gallu i ryngweithredu EV i EV gwefrydd V2G/V2H, sy'n allweddol i ddatgloi manteision V2G/V2H ar raddfa fawr	Arddangos trwy gymeradwyaeth math cerbyd
Mae cynigion, bwndeli neu dariffau V2G/V2H byw yn bodoli ar gyfer y cerbyd	Hyd yn oed os arddangosir cydnawsedd V2G/V2H rhwng ZEV a phwynt gwefru, efallai na fydd gyrrwyr yn gallu cael mynediad at y swyddogaeth nac elwa ohoni heb gytundebau masnachol ar waith rhwng gweithgynhyrchwyr cerbydau a darparwyr ynni neu hyblygrwydd, er enghraifft ar ffurf tariff, bwndel neu gynnig galluogi (er enghraifft Bwndel Pecyn Pŵer Octopus) ⁸⁸	Arddangos cynnig byw o'r dechrau i'r diwedd (cerbyd + gwefrydd + tariff) a'r perthnasoedd masnachol angenrheidiol trwy hunan-adrodd
Ymrwymiad OEM i gynnal gallu V2G am gyfnod gofynnol ar ôl gwerthu	Diogelu defnyddwyr i sicrhau gallu aml-flwyddyn	Wrddangos drwy hunan-adrodd
Rhaid i'r cerbyd fod wedi'i gymeradwyo â phrawf math G99 ar gyfer AC V2G	Sicrhau bod y cerbyd yn cydymffurfio â gofynion G99 ac wedi'i gymeradwyo i ollwng i'r grid	Gofyniad yn y dyfodol pan fydd cymeradwyaethau gwefrwyr cerbydau a cherbydau trydan yn cael eu rhannu - cymeradwyaeth G99 ar gofrestr prawf math Cymdeithas y Rhwydwaith Ynni (ENA)

Tabl 13. Cynigion meini prawf technegol ar gyfer credyd V2G/V2H.

205. O ystyried y bydd angen i unrhyw feini prawf technegol ar gyfer V2G/V2H esblygu dros amser, mae gan Lywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig ddiddordeb mewn cael barn ar sut y gellid dylunio a gweithredu meini prawf o'r fath mewn ffordd sy'n gymesur, yn wiriadwy ac yn gallu gwrthsefyll hapchwarae anfwriadol. Rhaid i'r meini prawf hefyd fod yn ymarferol yn y tymor byr.
206. Rydym hefyd yn croesawu unrhyw asesiadau gan weithgynhyrchwyr cerbydau ynghylch pa gerbydau/modelau sydd ar y farchnad, neu a fydd ar y farchnad dros yr ychydig flynyddoedd nesaf, a allai fod yn gymwys ar gyfer credyd V2G/V2H.
207. Yn ogystal, croesewir barn ynghylch a ddylid adlewyrchu gwahaniaethau mewn dulliau cerrynt eiledol (AC) neu gerrynt uniongyrchol (DC) ar gyfer V2G/V2H yng nghynllun neu brisiad credyd V2G/V2H, ac os felly sut. Gall y systemau hyn effeithio ar ddyluniad a chost galluoedd V2G/V2H. Efallai y bydd gwahaniaethau hefyd yn addasrwydd V2G/V2H ar draws mathau o gerbydau, gyda rhai achosion defnydd, fel ar gyfer faniau, o bosibl yn fwy cydnaws â systemau DC.

⁸⁸ Octopus EV, <https://octopusev.com/power-pack-bundle>

Cwestiwn 16: Beth yw eich barn ar gyflwyno credyd V2G/V2H, gan gynnwys y dull arfaethedig o ymdrin â meini prawf cymhwysedd technegol, ac unrhyw feini prawf ychwanegol (os o gwbl) y dylai Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 17: Yn eich barn chi, sut ddylai ystyriaethau fel cost, ymarferoldeb, gwarantau ac aeddfedrwydd safonau ddylanwadu ar ddyluniad ac amseriad gofynion credyd V2G/V2H, gan gynnwys a ddylid cyflwyno meini prawf yn raddol dros amser? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 18: Beth yw eich barn chi ynghylch a ddylai credyd V2G/V2H fod yn wahanol rhwng cerbydau sy'n gallu defnyddio AC a DC? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Credydau eraill

208. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig hefyd yn agored i safbwyntiau ar gredydau ychwanegol a allai ysgogi cyflenwad ZEV mewn ffyrdd sy'n darparu gwerth cymdeithasol ehangach, er enghraifft drwy gefnogi segmentau penodol o'r farchnad neu wobrwyo technolegau a dulliau cynhyrchu arloesol.

209. Gallai hyn gynnwys credydau ar gyfer cerbydau ZEV bach (M1), bysiau mini M2 di-allyriadau (<4.25t), cadwyni cyflenwi cynaliadwy, cerbydau fflyd arbenigol di-allyriadau neu gerbydau ZEV a ddefnyddir mewn llogi preifat. Nid yw'r opsiynau yn hollgynhwysol.

Cwestiwn 19: A oes credydau ychwanegol y dylid eu hystyried o fewn VETS ar gyfer ceir a faniau? Esboniwch eich ateb.

Taliadau cydymffurfio

210. Rhaid i weithgynhyrchwyr nad ydynt yn cyrraedd eu targedau ar ôl iddynt ddefnyddio'r holl hyblygrwydd a llwybrau i gydymffurfio wneud taliad cydymffurfio. Mae'r taliadau cydymffurfio hyn yn werth £12,000 y car a £15,000 y fan, sy'n gymharol â'r taliadau cyfatebol yn yr UE.

211. Mae taliadau cydymffurfio yn rhan hanfodol o reoliad Mandad ZEV. Maent yn rhoi cymhellion i weithgynhyrchwyr werthu ZEVs oherwydd, yn gyffredinol, mae gwerthu ZEVs yn rhatach na thalu dirwyon. Mae gwerthu ZEVs hefyd yn rhyddhau lwfansau a allai, pan fyddant yn cael eu masnachu, fod yn fwy na chost cynhyrchu'r cerbyd. Gan ddefnyddio data o'r Mandad ZEV, rydym yn amcangyfrif bod cost gyfartalog masnachu lwfansau ZEV tua £4,000 fesul lwfans car ZE yn 2024, sy'n sylweddol rhatach na'r dirwyon.

212. Yn 2024, rhagorodd y diwydiant cyfan ar brif dargedau y Mandad ZEV trwy werthu cerbydau trydan a defnyddio hyblygrwydd mewnol. Nid yw gwybodaeth derfynol ynghylch blwyddyn cynllun Mandad ZEV 2025 ar gael eto, gyda'r ffenestr fasnachu gyfatebol i fod i ddechrau yn ddiweddarach eleni.
213. O ystyried eu pwysigrwydd yn ecosystem y Mandad ZEV, nid yw Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn cynnig dileu taliadau cydymffurfio.
214. Fodd bynnag, rydym yn agored i safbwyntiau ynghylch a ellid addasu taliadau cydymffurfio ymhellach i gefnogi'r pontio i ZEV. Mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ymwybodol y gall taliadau cydymffurfio greu rhwymedigaethau ansicr i weithgynhyrchwyr y mae angen eu hystyried yn eu cynllunio ariannol.
- Cwestiwn 20: Beth yw eich barn, os o gwbl, ynghylch a ddylai taliadau cydymffurfio aros ar y lefelau presennol? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.**

Llinellau sylfaen CO₂ nad ydynt yn ZEV

215. Pennir targedau llinell sylfaen CO₂ nad ydynt yn ZEV ar gyfer gweithgynhyrchwyr yn unol ag Atodlen 1 o Orchymyn VETS.⁸⁹ Rhaid i weithgynhyrchwyr gadw eu hallyriadau CO₂ cyfartalog nad ydynt yn ZEV islaw eu targed sylfaenol er mwyn parhau i gydymffurfio.
216. Derbyniodd gweithgynhyrchwyr a gofrestrodd gerbydau nad ydynt yn ZEVs yn y DU cyn 2021 darged sylfaenol CO₂ yn seiliedig ar eu perfformiad allyriadau yn 2021.
217. Mae gweithgynhyrchwyr sy'n dod i mewn i farchnad y DU o 2022 ymlaen yn derbyn targed sylfaenol CO₂ yn seiliedig ar flwyddyn wahanol:
218. Derbyniodd gweithgynhyrchwyr a ymunodd yn 2022 neu 2023 darged sylfaenol sy'n cyfateb i'w hallyriadau cyfartalog yn y flwyddyn gyntaf y gwnaethon nhw gofrestru cerbydau nad ydynt yn ZEVs yn y DU.
219. Mae gweithgynhyrchwyr sy'n ymuno yn 2024 neu ar ôl hynny yn derbyn targed sylfaenol sy'n hafal i allyriadau cyfartalog y diwydiant nad ydynt yn ZEV yn y flwyddyn cyn eu cyfranogiad.
220. Fel rhan o'r adolygiad hwn, mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ceisio barn ynghylch a ddylid diwygio sut mae targedau sylfaenol yn cael eu pennu ar gyfer gweithgynhyrchwyr sy'n dod i mewn i farchnad y DU yn neu ar ôl 2027.

⁸⁹ Gorchymyn VETS, Atodlen 1: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2023/1394/schedule/1>

221. Er enghraifft, yn hytrach na derbyn targed sylfaenol sy'n hafal i allyriadau cyfartalog y diwydiant nad ydynt yn ZEV yn y flwyddyn cyn eu cyfranogiad, gellid gosod targedau llinell sylfaen ar ganran islaw hyn (er enghraifft 2%, 5%, 10% islaw ac ati). Gallai hyn dynhau'r llinell sylfaen i ystyried y twf diweddar mewn gwerthiannau PHEVs, fel y nodir yn adran PHEVs yr ymgynghoriad hwn, ac annog cwmnïau newydd i ganolbwyntio ar werthu ZEVs.

Cwestiwn 21: Beth yw eich barn ynghylch a ddylid diwygio'r ffordd y pennir llinellau sylfaen ar gyfer gweithgynhyrchwyr sy'n dod i mewn i farchnad y DU yn neu ar ôl 2027, a sut? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 22: Nodwch unrhyw addasiadau pellach (os o gwbl) i dargedau llinell sylfaen y credwch y gallai fod yn angenrheidiol. Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

3D. Datrysiadau polisi amgen

PHEVs

222. Fel y manylir yn Rhan 2, mae'r DU wedi gweld twf cryf mewn PHEVs sy'n peryglu erydu arbedion carbon disgwylledig a manteision ansawdd aer y Mandad ZEV. Felly mae Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ceisio barn ar sut i ymateb i'r mater sy'n dod i'r amlwg hwn ac annog gyrru a gwefru cerbydau trydan, gyda'r opsiynau canlynol dan ystyriaeth.

Opsiw 1: cymhwyso gwerthoedd CO₂ Ewro 7 o 2030 ymlaen

223. Dod â'r hyblygrwydd CO₂ amgen ar gyfer PHEV i ben o 2030, a chymhwyso gwerthoedd cyfatebol i Ewro 6e wedi'u diweddarau neu, yn amodol ar ganlyniadau'r ymgynghoriad, gwerthoedd CO₂ Ewro 7 dros y cyfnod 2030–2034. O dan y dull hwn, ni fyddai PHEVs bellach yn elwa o werthoedd allyriadau is, seiliedig ar Ewro 6d etifeddol, a byddent yn cael eu hasesu gan ddefnyddio ffigurau CO₂ mwy cynrychioliadol a chyfoes. Byddai hyn yn lleihau'r fantais cydymffurfio sy'n gysylltiedig â PHEVs yn sylweddol ac yn rhoi cymhelliant pellach i weithgynhyrchwyr werthu ZEVs.

Opsiw 2: ymestyn hyblygrwydd CO₂ PHEV yn amodol ar yrru EV profedig

224. Ymestyn hyblygrwydd CO₂ amgen presennol ar gyfer PHEV y tu hwnt i'w ddyddiad gorffen presennol hyd at 2034, yn amodol ar yrru EV profedig yn y byd go iawn. O dan y dull hwn, byddai gweithgynhyrchwyr yn gallu parhau i wneud cais

am y gwerthoedd CO₂ is yn seiliedig ar Ewro 6d os gallant arddangos defnydd o gerbydau trydan trwy ddata byd go iawn cadarn. Byddai gweithgynhyrchwyr sy'n darparu data cynhwysfawr a gwiriadwy yn gymwys i gael gwerthoedd CO₂ diwygiedig, fel arall byddai gwerthoedd CO₂ uwch yn cael eu neilltuo i gerbydau yn ddiofyn. Byddai'r dull hwn yn annog gweithgynhyrchwyr i gefnogi a hyrwyddo gyrru cerbydau trydan a gwella'r aliniad rhwng canlyniadau rheoleiddio ac allyriadau go iawn.

Opsiwn 3: ymestyn hyblygrwydd CO₂ PHEV yn amodol ar ymddygiad gwefru profedig

225. Ymestyn hyblygrwydd CO₂ amgen presennol ar gyfer PHEV y tu hwnt i'w ddyddiad gorffen presennol hyd at 2034, yn amodol ar ymddygiad gwefru profedig yn y byd go iawn. O dan y dull hwn, byddai gweithgynhyrchwyr yn gallu parhau i wneud cais am y gwerthoedd CO₂ is yn seiliedig ar Ewro 6d os gallant ddarparu tystiolaeth gadarn bod eu cerbydau'n cael eu gwefru'n rheolaidd. Gallai'r dystiolaeth hon gynnwys, er enghraifft, data sampl o Fonitorau Defnydd Tanwydd ar y Cerbyd neu ffynonellau data eraill wedi'u gwirio sy'n dangos patrymau cynaliadwy o weithrediad trydanol. Yn ogystal, gellid ystyried gofynion meddalwedd a gynlluniwyd i annog neu ysgogi ymddygiad gwefru amlach. Lle na ddarperir tystiolaeth o'r fath, byddai gwerthoedd CO₂ uwch yn cael eu neilltuo i gerbydau yn ddiofyn. Byddai'r dull hwn yn annog gweithgynhyrchwyr i gefnogi a hyrwyddo ymddygiad gwefru a gwella'r aliniad rhwng canlyniadau rheoleiddio ac allyriadau go iawn.
226. Mae'r Llywodraeth hefyd yn ceisio barn ar effaith cael gwared ar yr hyblygrwydd CO₂ amgen ar gyfer PHEV cyn 2030 a chymhwyso gwerthoedd cyfatebol Ewro 6e wedi'u diweddaru neu, yn amodol ar ganlyniadau'r ymgynghoriad, gwerthoedd CO₂ Ewro 7 o ddyddiad cynharach hyd at 2034. O dan y dull hwn, byddai PHEVs yn pontio o werthoedd allyriadau is, sy'n seiliedig ar Ewro 6d etifeddol cyn 2030, ac yn cael eu hasesu gan ddefnyddio ffigurau CO₂ mwy cynrychioliadol a chyfoes dros gyfnod hirach.
227. Fodd bynnag, nid yw'r llywodraeth yn credu y byddai'r gwrthdroad hwn yn cael effaith sylweddol ar arbedion CO₂ yn y byd go iawn oherwydd oedi rhwng newidiadau i'r UF mewn cymeradwyo math a phan fydd cerbydau'n dod i mewn i'r farchnad. Ni ddisgwylir i gerbydau sydd wedi'u cymeradwyo o ran math gyda'r UF 6e-bis 2025 wedi'i ddiweddaru ddod i mewn i farchnad y DU yn sylweddol tan 2026. Mae'n annhebygol y bydd cerbydau sydd wedi'u cymeradwyo o dan y 6e-bis-FCM UF yn cael eu gwerthu mewn niferoedd sylweddol tan 2029.
228. O ystyried nad yw diddymu'r hyblygrwydd hwn cyn 2030 yn debygol o arwain at ostyngiadau allyriadau ystyrion, tra'n tanseilio ein hymrwymiad blaenorol, nid

ydym yn bwriadu bwrw ymlaen â'r opsiwn hwn ond mae gennym ddiddordeb mewn clywed barn drwy'r ymgynghoriad hwn.

Cwestiwn 23: Sut gall Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig annog gyrru EV ymhlith PHEV a chefnogi ymddygiadau gwefru? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 24: Beth arall all Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig ei wneud ynghylch ystyried PHEVs yn y Gorchymyn VETS?

Cwestiwn 25: Beth yw eich barn chi ar hyblygrwydd CO₂ PHEV amgen, a ddylai hyn barhau y tu hwnt i 2030 a gyda pha gafeatau? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 26: A ydych chi'n cytuno â'n barn y dylid cynnal trefniadau hyblygrwydd CO₂ PHEV amgen tan 2030? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Gwnaed yn Ewrop

229. Mae llywodraeth y DU wedi ymrwmo i'w hymrwymiaidau rhyngwladol o dan Sefydliad Masnach y Byd a chytundebau masnach dwyochrog perthnasol, ac mae'n gweithio gyda'r UE ar ei chynigion i sicrhau nad yw diwydiant y DU dan anfantais annheg.

230. Er mwyn helpu mynd i'r afael â'r pryderon a godwyd, mae'r ymgynghoriad hwn yn gwahodd barn ar lwybrau posibl ar gyfer ymateb i gynnig Deddf Cyflymu Diwydiannol yr UE.

Cwestiwn 27: Sut allai llywodraeth y DU ymateb i ddarpariaethau'r Ddeddf Cyflymu Diwydiannol sy'n ymwneud â cherbydau trydan? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Galw

231. Mae galw cryf am gerbydau ZEV yn hanfodol i ysgogi pobl i'w defnyddio a chynnal marchnad defnyddwyr lewyrchus. Mae'r Llywodraeth eisoes yn darparu ystod o fesurau i gefnogi'r defnydd o ZEV. Am fwy o fanylion am y rhain, gweler 'Cefnogaeth y llywodraeth i ZEVs' yn Rhan 1 o'r ddogfen hon.

Cwestiwn 28: Beth yw eich barn ar effeithiolrwydd y mesurau presennol i gefnogi'r defnydd o EVs? Pa fesurau ychwanegol, os o gwbl, y dylid eu cyflwyno i gefnogi defnydd cyflymach o EVs? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Ansawdd Aer

232. Er bod y Mandad ZEV wedi'i anelu'n bennaf at leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr, disgwylir iddo hefyd ddarparu manteision sylweddol o ran ansawdd aer. Nid yw cerbydau di-allyriadau yn ôl y diffiniad yn cynhyrchu allyriadau egsôst niweidiol ac felly gallant helpu lleihau crynodiad llygryddion niweidiol fel ocsidau nitrogen (NO_x) a gronynnau mân (PM_{2.5}). Mae cerbydau trydan hefyd fel arfer yn dibynnu'n fawr ar frecio adfywiol, gan leihau allyriadau gronynnol (PM_{2.5}/PM₁₀) o draul brecio. I'r gwrthwyneb, mae risg y bydd EVs, sy'n tueddu i fod yn drymach, yn cynhyrchu mwy o allyriadau gronynnol o draul teiars a ffyrdd; ond disgwylir i effaith gyffredinol cerbydau pwerus o ran maint fod yn gadarnhaol ar ansawdd aer, gan yr amcangyfrifir y bydd dileu allyriadau pibellau gwagio a lleihau allyriadau traul brecio yn gorbwyso effaith cynnydd mewn traul teiars a ffyrdd.

Cwestiwn 29: Rhowch unrhyw dystiolaeth ar effeithiau ansawdd aer o ganlyniad i'r pontio i drafnidiaeth ffyrdd drydanol, gan gynnwys effeithiau ar iechyd, yr amgylchedd a chost.

3E. Gwelliannau Deddfwriaethol Eraill i'r Gorchymyn VETS

233. Er bod yr ymgynghoriad hwn yn bennaf yn gwahodd barn ynghylch a yw nodweddion allweddol y Gorchymyn VETS yn parhau i fod yn effeithiol, mae'n rhoi cyfle i gasglu adborth ar welliannau mwy arferol i sicrhau ei fod yn gweithredu'n effeithiol. Gallai'r gwelliannau gweithredol targedig hyn gefnogi gweinyddiaeth ddyddiol y cynllun a lleihau beichiau gweinyddol i'r diwydiant a llywodraeth y DU sy'n gweinyddu'r Gorchymyn VETS ar ran Llywodraethau Datganoledig.

Gofynion ar gyfer cymwysiadau gwerthoedd CO₂ PHEV amgen

234. Mae llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig yn ystyried gwelliannau i Atodlen 3A⁹⁰ i symleiddio ac egluro'r broses ymgeisio ar gyfer ceisiadau am werthoedd CO₂ PHEV amgen gan gynnal cywirdeb. Gall hyn gynnwys newidiadau i:

- a. Nodi gwerthoedd data'r adroddiad prawf a gymerir ar gyfer y cerbyd cyfatebol (fel rhan o Amod A o Atodlen 3A). Er y gellir deillio gwerthoedd data perthnasol yr adroddiad prawf ar gyfer y cerbyd cyfatebol drwy groesgyfeirio at ddarpariaethau deddfwriaethol eraill sy'n bodoli eisoes,

⁹⁰ Gorchymyn VETS, Atodlen 3A: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/schedule/3A>

gallai rhestru'r rhain yn y Gorchymyn VETS wella tryloywder a rhwyddineb dehongli.

- b. Dileu'r cyfeiriad at "CoCs cerbydau cyfatebol" (yn Amod A) gan, yn ymarferol, fod gan y dogfennau hyn werth tystiolaethol cyfyngedig ar gyfer asesu ceisiadau.
- c. Ychwanegu gofyniad penodol i weithgynhyrchwyr cerbydau gyflwyno "CoCs cerbydau sy'n wrthrych" fel rhan o Amod A er mwyn eglurder;
- d. Diwygio Atodlen 3A i ganiatáu mwy o ddisgresiwn i'r Gweinyddwr VETS wrth ofyn am Dystysgrifau Cydymffurfiaeth (CoCs). Gallai hyn olygu dileu'r gofyniad presennol yn is-baragraff (a) o dan bob amod a'i ddisodli â darpariaeth sy'n caniatáu i'r Gweinyddwr ofyn am gynhyrchu CoCs enghreifftiol, ochr yn ochr ag adroddiadau prawf perthnasol neu dystysgrifau cymeradwyo math, fel rhan o asesu ceisiadau. Yn ymarferol, gallai hyn olygu gofyn am un adroddiad prawf neu dystysgrif cymeradwyo math allyriadau fesul teulu rhyngosod, gan ofyn am CoCs ar sail fwy targedig (er enghraifft, trwy wiriadau ar hap yn erbyn VINs unigol). Byddai'r newid hwn wedi'i fwriadu i ddarparu dull mwy cymesur a hyblyg o ran gofynion tystiolaeth, gan gynnal sicrwydd priodol ar yr un pryd.
- e. Diwygio Atodlen 3A i adolygu'r dull o bennu allyriadau penodol amgen o CO₂ ar gyfer cerbydau trydan hybrid plygio i mewn er mwyn lleihau nifer y pwyntiau data a'r dogfennau sydd eu hangen. Byddai'r newid hwn wedi'i fwriadu i alluogi penderfyniad llai gweinyddol o'r allyriadau penodol amgen o CO₂ ar gyfer cerbydau cymwys.

Cwestiwn 30: Beth yw eich barn ar y newidiadau arfaethedig i Atodlen 3A i wella effeithlonrwydd gweinyddiaeth wrth gynnal sicrwydd? Ydych chi'n cytuno y dylid gofyn am lai o CoCs? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 31: Pa ddulliau eraill o bennu'r allyriadau penodol amgen o CO₂ ar gyfer cerbydau trydan hybrid plygio i mewn y gellid eu defnyddio? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 32: Pa newidiadau eraill i Atodlen 3A, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Amserlenni gweithredol

235. Mae gennym ddiddordeb hefyd mewn barn ar fanteision posibl gwneud addasiadau i amserlenni gweithredol, megis amseriad y ffenestr fasnachu, ac a

allai symud y ffenestr hon leddfu pwysau dros gyfnod gwyliau mis Rhagfyr a gwella cyfranogiad. Y ffenestr fasnachu yw'r cyfnod lle mae'n rhaid i weithgynhyrchwyr adrodd ar eu penderfyniadau ynghylch masnachu, bancio, benthycu a throsiadau. Ar hyn o bryd mae ar agor o 1 Tachwedd tan 31 Rhagfyr bob blwyddyn.

Cwestiwn 33: Beth yw eich barn chi, os o gwbl, ar amseriad presennol y ffenestr fasnachu? Pa newidiadau, os o gwbl, ydych chi'n meddwl allai wella hyn? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Ildio lwfansau a chredydau VRTS a CRTS

236. O dan y ddeddfwriaeth bresennol, mae'r Gorchymyn VETS yn ei gwneud yn ofynnol i weithgynhyrchwyr ildio lwfansau / credydau VRTS a CRTS o dan Erthygl 27⁹¹ ac Erthygl 59⁹² i gyfrif am eu gweithgarwch. Uned fesur y gweithgarwch hwnnw yw cofrestru un car neu fan NZE. Mae trefn benodol ar gyfer ildio credydau a lwfansau:

- a. Credydau
- b. Lwfansau ar gyfer blwyddyn y cynllun sy'n cael ei hasesu, gan gynnwys lwfansau a fasnachwyd
- c. Lwfansau wedi'u benthycu (rhaid i'r gwneuthurwr hysbysu'r gweinyddwr os yw'n bwriadu benthycu lwfansau).
- d. Lwfansau wedi'u bancio.

237. Mae'r drefn ildio bresennol yn golygu bod angen i gyfranogwyr ddefnyddio eu lwfansau diweddaraf yn gyntaf, gan gynyddu'r risg y bydd lwfansau hyn sydd wedi'u bancio yn dod i ben. Felly, rydym yn ceisio barn ar orchymyn ildio lwfansau / credydau, ac a allai diwygio'r gorchymyn gefnogi cydymffurfiaeth yn well. Er enghraifft, pe bai lwfansau sydd wedi'u bancio yn cael eu hyrwyddo ymhellach i fyny'r drefn ildio, byddai gweithgynhyrchwyr mewn gwell sefyllfa i ddefnyddio'r lwfansau hyn cyn iddynt ddod i ben, gan wneud y mwyaf o'r manteision sy'n gysylltiedig â gor-gydymffurfio â'u targedau ZEV.

Cwestiwn 34: Beth yw eich barn chi ar y drefn bresennol ar gyfer ildio lwfansau / credydau CRTS a VRTS? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

⁹¹ Gorchymyn VETS, Erthygl 27: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/27>

⁹² Gorchymyn VETS, Erthygl 59: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/59>

Sut i ddelio â ZEVs sy'n methu gofyniad gwarant

238. O dan Erthygl 3,⁹³ mae cerbydau ZEV sy'n methu â bodloni'r gofyniad gwarant yn cael eu trin fel cerbydau nad ydynt yn ZEV. Mae hyn yn golygu bod y cerbydau hyn yn cael eu cipio o dan y cynlluniau CO₂ yn hytrach na'r cynlluniau ZEV. Mewn senarios cyfyngedig, gall hyn arwain at enillion lwfans CO₂ anghymesur. Felly, efallai y byddai'n fuddiol creu dosbarthiad/triniaeth bwrpasol ar gyfer cerbydau di-allyriadau o'r fath (sy'n methu â chyflawni'r gofyniad gwarant) neu gyflwyno cyfyngiad ar hyblygrwydd trosi CO₂ i ZEV ar gyfer cerbydau o'r fath.

Cwestiwn 35: Beth yw eich barn, os o gwbl, ar y driniaeth bresennol o gerbydau ZEV sy'n methu â bodloni gofynion gwarant?

Llinellau sylfaen cronfa

239. O dan y ddeddfwriaeth bresennol ar gyfer ymgeiswyr cronedig o dan Atodlen 1, cyfrifir targed sylfaenol CO₂ cronfa drwy gymryd llinell sylfaen allyriadau unigol pob aelod o'r gronfa a chyfrifo cyfartaledd pwysol gan ddefnyddio cofrestriadau pob aelod yn 2021 neu'r flwyddyn gyntaf y daethant yn gyfranogwr CCTS/VCTS, yn unol â pharagraffau 20 a 40 o Atodlen 1.⁹⁴ Mae'r fethodoleg yn golygu bod llinellau sylfaen y gronfa yn cael eu pwysoli yn seiliedig ar gofrestriadau hanesyddol yn hytrach na chofrestriadau yn y flwyddyn gynllun y ffurfiwyd y gronfa ar ei chyfer. Efallai y byddai'n well pwysoli llinellau sylfaen y gronfa yn seiliedig ar gofrestriadau yn y flwyddyn gynllun y ffurfiwyd y gronfa ar ei chyfer, a fyddai'n gwneud cydymffurfiaeth y gronfa (o ran lwfansau a gweithgarwch CCTS/VCTS) yn effeithiol yn swm cydymffurfiaeth aelodau unigol y gronfa ar gyfer y flwyddyn honno. Gallai ailbwysoli'r llinell sylfaen gan ddefnyddio cofrestriadau cyfoes alinio'r targed yn well â strwythur a gweithgarwch presennol y gronfa.

Cwestiwn 36: Beth yw eich barn, os o gwbl, ar y ffordd y mae targedau llinell sylfaen yn cael eu cyfrifo ar hyn o bryd ar gyfer ceisiadau cronedig? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 37: Beth yw eich barn, os o gwbl, ynghylch a fyddai'n well pwysoli llinellau sylfaen y gronfa yn seiliedig ar gofrestriadau yn y flwyddyn gynllun y ffurfiwyd y gronfa ar ei chyfer? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

⁹³ Gorchymyn VETS, Erthygl 3: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/3>

⁹⁴ Gorchymyn VETS, Atodlen 1: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/schedule/1>

Credydau Clybiau Ceir

240. Mae'r ddeddfwriaeth bresennol yn caniatáu i weithgynhyrchwyr ennill credyd clwb ceir ar gyfer cerbydau ZE cymwys yn unol ag erthyglau 20,⁹⁵ 22,⁹⁶ 52,⁹⁷ a 54.⁹⁸ Yn 2024, dyfarnwyd ychydig iawn yn unig o gredydau clwb ceir (dim ond 11 credyd).⁹⁹ Mae'r Adran yn cydnabod bod y credyd clwb ceir yn cynnwys lefel gymharol uchel o weinyddiaeth o'i gymharu â'i ddefnydd a'i effaith hyd yn hyn, mae hyn yn cynnwys rhyngweithio â gweithredwyr clybiau ceir trydydd parti.
241. Felly, efallai y byddai'n ddefnyddiol adolygu effeithiolrwydd a dyluniad y credyd, gan gynnwys a ellid symud cyfrifoldebau gweinyddol i weithgynhyrchwyr neu a ellid symleiddio'r meini prawf cymhwysedd, er mwyn sicrhau bod y dull yn parhau i fod yn gymesur ac yn ymarferol.

Cwestiwn 38: Beth yw eich barn, os o gwbl, ar ddyluniad presennol y credyd clybiau ceir? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Diffiniadau ar gyfer cyfranogwyr cyfaint isel

242. O dan y ddeddfwriaeth bresennol, mae Atodlen 4¹⁰⁰ yn nodi'r gofynion cymhwysedd i gael eich trin fel "cyfranogwr cyfaint isel" (h.y. wedi'i randdirymu o ofynion ZEV) ar gyfer y Mandad ZEV. Fodd bynnag, efallai y byddai geiriad paragraff 1(c) yn elwa o eglurhad, yn enwedig termau fel "defnydd unigryw", "ffatri weithgynhyrchu neu gydodod" a "chanolfan ddylunio", er mwyn cefnogi gweinyddiaeth ac asesiad mwy cyson o'r ceisiadau hyn.
243. At ei gilydd, gallai'r gwelliannau hyn sicrhau bod fframwaith VETS yn parhau i fod yn ymarferol, yn gymesur ac yn cyd-fynd â datblygiadau rheoleiddio ehangach, gan barhau i gyflawni amcanion polisi.

Cwestiwn 39: Beth yw eich barn, os o gwbl, ynghylch a ddylid newid y geiriad o amgylch cyfranogwyr cyfaint isel i gefnogi gweinyddiaeth ac asesiad mwy cyson? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 40: Pa newidiadau arferol neu dechnegol ychwanegol, os o gwbl, y dylid eu hystyried i gefnogi gweithrediad parhaus y cynlluniau? Esboniwch eich ateb.

⁹⁵ Gorchymyn VETS, Erthygl 20: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/20>

⁹⁶ Gorchymyn VETS, Erthygl 22: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/22>

⁹⁷ Gorchymyn VETS, Erthygl 52: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/52>

⁹⁸ Gorchymyn VETS, Erthygl 54: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/article/54>

⁹⁹ Adroddiad cydymffurfiaeth a data terfynol ar gyfer blwyddyn y cynllun 2024, Mawrth 2026: <https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-emissions-trading-schemes-vets-final-compliance-information-2024>

¹⁰⁰ Gorchymyn VETS, Atodlen 4: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/schedule/4>

Rhan 4: Effaith carbon yr opsiynau a ystyriwyd

Crynodeb

244. Er mwyn asesu effeithiau carbon y trywyddau amgen a drafodwyd yn nhrywyddau derbyn ZEV adran 3A. , mae'r Adran Drafnidiaeth wedi modelu pedwar senario darluniadol sy'n cyd-fynd â'r dewisiadau amgen hynny. Mae'r rhain yn cael eu cymharu â'r ffurf ddeddfwriaethol gyfredol o VETS, sy'n cynrychioli'r llinell sylfaen.
245. Mae'r pedwar opsiwn darluniadol i gyd yn cynnwys parhad amrywiol hyblygrwydd y tu hwnt i 2029. Nid yw'r rhain wedi cael eu hasesu ar wahân, gan y byddai hyn yn cyflwyno nifer sylweddol o senarios i'w dadansoddi o ystyried y ffyrdd lluosog y gellid addasu pob hyblygrwydd.
246. Mae'r opsiynau'n ddarluniadol o ystyried nifer y ffyrdd y gellir addasu'r Mandad, gyda'r canlyniadau'n ddibynnol ar yr adborth a dderbynnir drwy'r ymgynghoriad hwn.

Dewisiadau darluniadol

247. Mae'r hyblygrwydd a aseswyd yn y pedwar opsiwn amgen ar gyfer newid wedi'u nodi yn Nhabl 14. Fel y nodir, mae'r opsiynau hyn yn ddarluniadol a'u bwriad yw cymharu sut y gellid addasu'r hyblygrwydd a nodir yn y ddeddfwriaeth bresennol, o fewn cyfyngiadau modelu.
248. Gweler Atodiad A am wybodaeth fanylach am y modelu a gynhaliwyd i gefnogi'r ymgynghoriad hwn.
249. Ar lefel uchel, mae hyblygrwydd allweddol sydd i fod i ddod i ben yn 2029 yn cael ei ymestyn ym mhob un o'r pedwar opsiwn amgen. Mae Tabl 14 yn nodi'r rhagdybiaethau a wnaed wrth ymestyn yr hyblygrwydd hwn, er enghraifft a

addaswyd elfennau fel capiau, terfynau amser, llog neu gyfraddau cyfnewid (nad addaswyd i raddau helaeth).

250. Mae'r prif addasiad yn ymwneud â sut mae'r trosiad CO₂ i ZEV yn cael ei ymestyn. Yn yr opsiynau lle mae trywyddau wedi'u lleihau (opsiynau 1, 2 a 3), mae'r hyblygrwydd a fodelwyd ar ôl 2030 yn is o'i gymharu ag opsiwn 4, lle mae'r prif drywyddau yn aros yr un fath. Mae nifer o ffyrdd o leihau hyblygrwydd a allai gynnwys: gostwng y cap trosi CO₂, newid yr addasiad ffactor defnydd ar gyfer PHEVs, neu newid hyd y cyfnod y gellir bancio neu fenthycu credydau. Ar gyfer y senarios darluniadol hyn, modelwyd hyn drwy ostwng y capiau trosi o 2030 o'i gymharu â'r capiau o dan Opsiwn 4. Bwriad hyn yw diogelu arbedion carbon drwy gyfyngu ar faint y gall cyfranogwyr drosi arbedion CO₂ yn ZEVs.

Hyblygrwydd Mandad ZEV	Llinell sylfaen allyriadau (Mandad cyfredol)	Opsiwn gwahanol 1 (prif darged ceir 70%, faniau 60% yn 2030 gyda hyblygrwydd estynedig)	Opsiwn gwahanol 2 (prif darged ceir 60%, faniau 50% yn 2030 gyda hyblygrwydd estynedig)	Opsiwn gwahanol 3 (prif darged ceir 50%, faniau 40% yn 2030 gyda hyblygrwydd estynedig)	Opsiwn gwahanol 4 (prif darged ceir 80%, faniau 70% yn 2030 gyda hyblygrwydd estynedig)
Trosglwyddiad CO ₂ i ZEV (CRTS i CCTS a VRTS i VCTS)	Yn dod i ben yn 2029	Yn parhau o 2029 cyn dod i ben yn 2034, gan ddilyn y trywydd rhwng 2025 a 2029. Mae'r capiau wedi'u modelu yr un fath â'r polisi deddfwriaethol cyfredol hyd at 2030.	Yr un fath ag opsiwn 1	Yr un fath ag opsiwn 1	Yn parhau hyd at 2034 ond mae'r capiau'n fwy hael nag yn opsiynau 1 i 3)
Trosglwyddiad ZEV i CO ₂ (CCTS i CRTS a VCTS i VRTS)	Yn parhau am byth	Yn parhau hyd at 2034. Dim newid o'i gymharu â'r llinell sylfaen (dim terfyn ar drosglwyddo)	Yr un fath ag opsiwn 1	Yr un fath ag opsiwn 1	Yn parhau hyd at 2034. Dim newid o'i gymharu â'r llinell sylfaen (dim terfyn ar drosglwyddo)
Trosglwyddiad ZEV Car i Fan (CRTS i VRTS a VRTS i CRTS)	Yn dod i ben yn 2029	Yn parhau hyd at 2034. Dim newid i'r gyfradd gyfnewid.	Yr un fath ag opsiwn 1	Yr un fath ag opsiwn 1	Yn parhau hyd at 2034. Dim newid i'r gyfradd gyfnewid.
Bancio credydau ZEV	Yn dod i ben yn 2029	Wedi'i ganiatáu hyd at 2034, dim newid i'r terfynau amser.	Yr un fath ag opsiwn 1	Yr un fath ag opsiwn 1	Wedi'i ganiatáu hyd at 2034, dim newid i'r terfynau amser.
Benthycu credydau ZEV	Yn dod i ben yn 2029	Wedi'i ganiatáu hyd at 2034, dim newid i'r gyfradd llog.	Yr un fath ag opsiwn 1	Yr un fath ag opsiwn 1	Wedi'i ganiatáu hyd at 2034, dim newid i'r gyfradd llog.
Hyblygrwydd Ffactor Defnydd ar gyfer PHEVs	Yn dod i ben yn 2029	Wedi'i ganiatáu hyd at 2034, dim newid i'r cynllun.	Yr un fath ag opsiwn 1	Yr un fath ag opsiwn 1	Wedi'i ganiatáu hyd at 2034, dim newid i'r cynllun.

Tabl 14. Hyblygrwydd ar draws opsiynau wedi'u modelu.

251. Nodir effaith ansoddol ymestyn yr hyblygrwydd hwn ar allyriadau carbon yn y tabl isod.

Hyblygrwydd Mandad ZEV	Effaith ar werthiannau ZEV	Effaith ar allyriadau
Trosglwyddiad ZEV i CO ₂ (CCTS i CRTS a VCTS i VRTS)	Mae hyn yn arwain at gynydd neu ddim newid – mae'n caniatáu i weithgynhyrchwyr drosglwyddo credydau ZEV tuag at gyrraedd targedau CO ₂ nad ydynt yn ZEV.	Mae hyn yn arwain at ostyngiad neu ddim newid – mae'r cyfraddau cyfnewid yn golygu bod angen mwy o werthiannau ZEV nag allyriadau nad ydynt yn ZEV wedi eu gwrthbwyso.
Trosglwyddiad Car i Fan	Mae'r effaith hon yn dibynnu ar gyfeiriad y trosglwyddo o geir i faniau neu o faniau i geir – gallai hyn leihau gwerthiant cyffredinol ZEV os yw'r trosglwyddiadau'n bennaf o geir i	Disgwylir i hyn beidio â chael unrhyw effaith – mae cyfraddau cyfnewid ceir i faniau wedi'u cynllunio i wrthbwyso effaith carbon unrhyw

(CRTS i VRTS a VRTS i CRTS)	faniau (oherwydd y gyfradd drosglwyddo) a chynyddu gwerthiant ZEV os yw'r trosglwyddiadau'n bennaf o faniau i geir. Fodd bynnag, ni ragwelir y bydd y mecanwaith cydymffurfio hwn yn cael ei ddefnyddio'n helaeth.	werthiannau a gollwyd yn y naill farchnad neu'r llall.
Bancio credydau ZEV	Nid yw hyn yn arwain at unrhyw effaith ar y cyfan – mae'r hyblygrwydd yn caniatáu cyrraedd targed ZEV dros gyfnod aml-flwyddyn drwy fancio credydau ZEV.	Mae'r effaith yn fach iawn – bydd yn trosglwyddo arbedion carbon rhwng blynyddoedd, gan y gall arwain at gynydd mewn gwerthiannau ZEV yn y blynyddoedd cynnar a wrthbwysir gan ostyngiad mewn gwerthiannau ZEV mewn blynyddoedd diweddarach. Disgwylir y bydd effaith fach iawn ar allyriadau carbon cyffredinol gan fod disgwyl i gredydau wedi eu bancio gael eu defnyddio'n llawn.
Benthyca credydau ZEV	Mae hyn yn arwain at gynydd bach mewn gwerthiannau ZEV at ei gilydd – pan gaiff ei ddefnyddio, mae hyn yn lleihau gwerthiannau ZEV mewn blynyddoedd cynharach ond yn cynyddu gwerthiannau ZEV mewn blynyddoedd diweddarach. At ei gilydd, mae'n arwain at gyfanswm gwerthiannau ZEV ychydig yn uwch oherwydd cyfraddau llog a gymhwysir i gredydau benthyg.	Mae hyn yn arwain at ostyngiad bach – disgwylir iddo arwain at werthiannau ZEV ychydig yn uwch ac felly allyriadau is yn gyfan gwbl.
Hyblygrwydd Ffactor Defnydd ar gyfer PHEVs	Mae hyn yn arwain at ostyngiad – mae'r gwerth CO ₂ PHEV is yn galluogi mwy o ddefnydd o hyblygrwydd trosglwyddo CO ₂ i ZEV dros werthiannau ZEV, a disgwylir i hyn leihau gwerthiannau ZEV.	Mae hyn yn arwain at gynydd - nid yw'r bwlch allyriadau yn y byd go iawn wedi'i gau ar gyfer PHEVs o dan yr hyblygrwydd hwn. Mae hyn yn arwain at ostyngiadau mawr mewn allyriadau o PHEVs yn y cynllun, na fyddai'n cael eu gwireddu yn y byd go iawn. Gallai hyn ostwng gwerthiannau ZEVs o'i gymharu â chydabod y gwerthoedd CO ₂ WLTP wedi'u diweddarau ar gyfer PHEVs.

Tabl 15. Effaith hyblygrwydd.

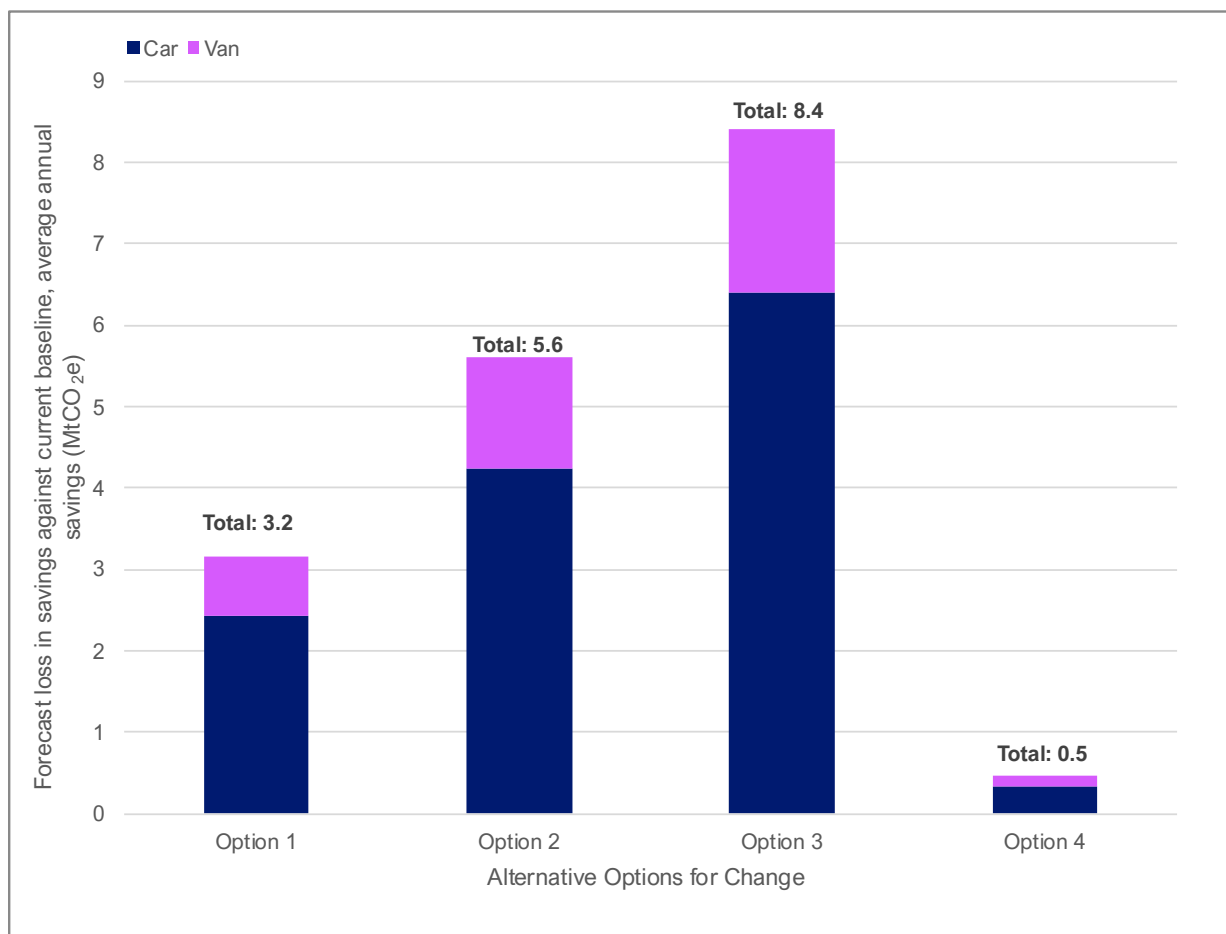
Effeithiau carbon

252. Modelwyd yr opsiynau amgen darluniadol yng nghynllun modelu allyriadau trafnidiaeth ffyrdd sefydledig yr Adran Drafnidiaeth, fel y disgrifir yn Atodiad A: Dull o gydymffurfio â'r Mandad ZEV a modelu carbon.
253. Amcangyfrifir effeithiau carbon yr opsiynau amgen o'i gymharu â'r allyriadau diweddaraf a fodelwyd o dan y ddeddfwriaeth gyfredol (gweler Tabl 14 am dybiaethau modelu). Mae'r adran ar arbedion carbon yn Rhan 1 o'r ddogfen hon yn nodi'r arbedion carbon o'r Mandad ZEV presennol ar draws cyllidebau carbon gan gynnwys CB6. Yn yr un modd ag y mae'r opsiynau amgen yn ddarluniadol, mae'r arbedion carbon a fodelwyd yn erbyn pob dewis arall yn ddarluniadol o ystyried y rhyngweithiadau cymhleth rhwng yr hyblygrwydd a'r prif dargedau ZEV, y ffyrdd lluosog y gellir addasu'r rhain, a'r cymhellion y gallent eu cyflwyno.
254. Mae opsiwn amgen 1 yn lleihau arbedion carbon o'i gymharu â'r llinell sylfaen. Ar gyfer ceir, mae hyn yn cyfateb i ostyngiad cyfartalog o 2.4 MtCO_{2e} y flwyddyn yn CB6 ac 1.8 MtCO_{2e} y flwyddyn yng Nghyllideb Carbon 7 (CB7). Ar gyfer faniau, mae'r effaith yn llai, gyda gostyngiadau cyfartalog o 0.7 MtCO_{2e} y flwyddyn yn CB6 a 0.5 MtCO_{2e} y

flwyddyn yn CB7. Yn CB6, mae hyn yn cyfateb i golled o 2% o'r arbedion ledled yr economi a ddisgwyllir yn y Gyllideb Carbon a'r Cynllun Cyflawni Twf (CBGDP).

255. Mae opsiwn amgen 2 yn lleihau arbedion carbon ymhellach o'i gymharu â'r llinell sylfaen. Ar gyfer ceir, mae arbedion yn cael eu lleihau 4.2 MtCO₂e y flwyddyn yn CB6 a 3.1 MtCO₂e y flwyddyn yn CB7. Mae effeithiau'r faniau yn cynyddu o'i gymharu ag Opsiwn 2, gyda gostyngiad o 1.4 MtCO₂e y flwyddyn yn CB6 a gostyngiad o 0.9 MtCO₂e y flwyddyn yn CB7. Yn CB6, mae hyn yn cyfateb i golled o 4% o'r arbedion ledled yr economi a ddisgwyllir yn y CBGDP.
256. Mae opsiwn amgen 3 yn arwain at y gostyngiad mwyaf mewn arbedion carbon ar gyfer ceir o'i gymharu â'r llinell sylfaen. Ar gyfer ceir, mae arbedion yn cael eu lleihau 6.4 MtCO₂e y flwyddyn yn CB6 a 4.7 MtCO₂e y flwyddyn yn CB7. Fel gyda'r opsiynau eraill, mae'r effaith ar faniau yn parhau i fod yn llai, sef gostyngiad o 2.0 MtCO₂e y flwyddyn yn CB6 a gostyngiad o 1.2 MtCO₂e y flwyddyn yn CB7. Yn CB6, mae hyn yn cyfateb i golled o 6% o'r arbedion ledled yr economi a ddisgwyllir yn y CBGDP.
257. Mae opsiwn amgen 4 yn arwain at yr arbedion carbon isaf o'i gymharu â'r llinell sylfaen. Ar gyfer ceir, mae arbedion yn cael eu lleihau 0.3 MtCO₂e y flwyddyn yn CB6 a 0.2 MtCO₂e y flwyddyn yn CB7. Mae effeithiau'r faniau yn ostyngiad o 0.1 MtCO₂ y flwyddyn yn CB6 a 0.1 MtCO₂ y flwyddyn yn CB7. Yn CB6, mae hyn yn cyfateb i golled o 0.3% o'r arbedion ledled yr economi a ddisgwyllir yn GBGDP.¹⁰¹

¹⁰¹ Cyllideb carbon a chynllun cyflawni twf, <https://www.gov.uk/government/publications/carbon-budget-and-growth-delivery-plan>. Sylwch nad yw'r arbedion o geir a faniau yn cyfateb i'r rhai a gyflwynir yn Ffigur 22 oherwydd talgrynnu.



Ffigur 22. Effaith yr opsiynau darluniadol amgen ar arbedion carbon a gollwyd. o dan y 4 opsiwn darluniadol, a gynrychiolir fel colledion cyfartalog blynyddol yng Nghyllideb Carbon 6 (MtCO₂e). Cyflwynir arbedion coll fel gwerthoedd positif ac maent wedi'u talgrynnu i 1 lle degol.

English	Welsh
Car	Car
Van	Fan
Forecast loss in savings against current baseline, average annual savings (MtCO ₂ e)	Colled a ragwelir mewn arbedion yn erbyn y llinell sylfaen gyfredol, arbedion blynyddol cyfartalog (MtCO ₂ e)
Total 3.2	Cyfanswm 3.2
Option 1	Opsiwn 1
Total 5.6	Cyfanswm 5.6
Option 2	Opsiwn 2
Total 8.4	Cyfanswm 8.4
Option 3	Opsiwn 3
Total 0.5	Cyfanswm 0.5
Option 4	Opsiwn 4
Alternative Options for Change	Dewisiadau Amgen ar gyfer Newid

258. Ar draws yr holl opsiynau amgen, mae'r ffigurau uchod yn cynrychioli effeithiau carbon cyfartalog blynyddol dros bob cyfnod cyllideb carbon. Mae'r tabl isod yn darparu effeithiau carbon blynyddol.

		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
Opsiwn 1	Car	0.1	0.5	0.7	1.4	2.0	2.4	2.5	2.6	2.5	2.3	2.2	2.0	1.9	1.8	1.6	1.5	1.3	1.2	1.0	0.8	0.6	0.5	0.3	0.2
	Fan	0.0	0.1	0.2	0.5	0.7	0.8	0.8	0.8	0.7	0.7	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1
	Cyfanswm	0.1	0.6	0.9	1.9	2.7	3.2	3.4	3.5	3.2	3.0	2.8	2.6	2.4	2.2	2.1	1.9	1.7	1.5	1.2	1.0	0.8	0.6	0.5	0.3
Opsiwn 2	Car	0.1	0.6	1.2	2.5	3.5	4.1	4.4	4.6	4.3	4.0	3.8	3.6	3.3	3.1	2.9	2.7	2.4	2.1	1.8	1.5	1.2	0.9	0.7	0.5
	Fan	0.1	0.3	0.5	1.0	1.3	1.5	1.6	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.7	0.6	0.5	0.5	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2
	Cyfanswm	0.2	0.9	1.7	3.5	4.8	5.7	6.0	6.1	5.7	5.3	4.9	4.6	4.3	4.0	3.7	3.3	3.0	2.6	2.2	1.9	1.5	1.2	0.9	0.7
Opsiwn 3	Car	0.2	1.1	2.3	4.1	5.5	6.4	6.8	6.9	6.5	6.1	5.7	5.4	5.0	4.7	4.4	4.0	3.6	3.1	2.7	2.2	1.8	1.4	1.1	0.8
	Fan	0.1	0.4	0.9	1.5	2.0	2.2	2.3	2.3	2.0	1.8	1.6	1.5	1.4	1.2	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.3
	Cyfanswm	0.3	1.5	3.1	5.6	7.5	8.6	9.1	9.2	8.5	7.9	7.4	6.9	6.4	6.0	5.5	5.0	4.5	3.9	3.3	2.8	2.3	1.8	1.4	1.1
Opsiwn 4	Car	0.0	0.0	-0.3	-0.1	0.1	0.2	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	Fan	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Cyfanswm	0.0	0.0	-0.3	0.0	0.2	0.3	0.4	0.6	0.5	0.5	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0

Tabl 16. Newidiadau blynyddol i allyriadau carbon, MtCO₂e, o dan bedwar opsiwn darluniadol amgen yn erbyn y llinell sylfaen gyfredol.



Department
for Transport

Rhan 5: Diffinio'r broses o ddileu gwerthu ceir petrol a diesel newydd yn 2030



Cyflwyniad

259. Mae llywodraeth y DU yn parhau i fod wedi ymrwymo i roi terfyn ar werthu ceir newydd sy'n dibynnu'n llwyr ar beiriannau hylosgi mewnol erbyn 2030.¹⁰² O ystyried manteision clir cerbydau di-allyriadau ac allyriadau isel, mae'n bwysig ein bod yn datgarboneiddio ac yn moderneiddio'r fflyd cerbydau fel y gall nifer gynyddol o bobl elwa ohonynt.
260. Yn 2025, ymgynghorodd llywodraeth y DU ar ddyluniad y broses ddiddymu hon, gan ofyn cwestiynau am y diffiniadau y gellid eu defnyddio i'w weithredu, a ble y dylai unrhyw drothwyon fod ar gyfer cynnwys neu fel arall manylebau cerbydau penodol.
261. Yn dilyn ymgynghori, cadarnhaodd llywodraeth y DU y byddwn yn gosod diffiniad dileu graddol yn seiliedig ar dechnoleg y cerbyd, yn benodol y byddai angen i geir newydd fel isafswm gael eu hybridio mewn rhyw ffordd o 2030.¹⁰³ I fod yn glir, os yw'n rhedeg ar system gyrru sy'n cynnwys hylosgi tanwydd ffosil, bydd angen i'r car fod yn 'gerbyd trydan hybrid llawn (HEV)' o leiaf o 2030. Ni fydd ceir sy'n rhedeg ar betrol neu ddiesel yn unig, a'r rhai a ddosbarthir fel cerbydau trydan hybrid ysgafn (MHEV) yn bodloni'r diffiniad.
262. Yn dilyn yr ymgynghoriad hwnnw, ymrwymodd llywodraeth y DU i ddarparu rhagor o wybodaeth am y dull gweithredu ar gyfer gofynion ar ôl 2030. Mae'r adran hon o'r ymgynghoriad yn canolbwyntio ar yr amcan hwn, gan geisio barn ar ein diffiniad technolegol dewisol i gyflawni'r broses o ddileu ceir newydd sy'n dibynnu'n llwyr ar beiriannau hylosgi mewnol yn 2030, a'r opsiynau amgen sydd wedi'u hystyried.
263. Mae'r adran hon o'r ymgynghoriad wedi'i chadw i awdurdodaeth Senedd y DU ac, o ganlyniad, Llywodraeth y DU yn unig sy'n ymgynghori ar y maes hwn.

Diffiniad Technolegol

264. Ym mis Ebrill 2025, cadarnhaodd llywodraeth y DU y byddai'r broses o ddileu gwerthu ceir petrol a diesel newydd yn unig erbyn 2030 yn cael ei gweithredu trwy ddiffiniad technolegol. Er mwyn osgoi amheuaeth, bydd y dileu hwn hefyd yn cynnwys cerbydau MHEV, gan nad ydynt yn gallu gweithredu mewn modd cynaliadwy heb allyriadau ac yn hytrach yn dibynnu ar eu peiriant hylosgi mewnol i yrru'r cerbyd.

Technoleg	Dosbarthiad Cyfreithiol	Diffiniad
-----------	-------------------------	-----------

¹⁰² Sylwch fod hyn yn wahanol i bolisi Llywodraeth yr Alban i ddileu'r angen am geir a faniau petrol a diesel newydd erbyn 2030.

¹⁰³ Canlyniad ymgynghoriad y llywodraeth, Ebrill 2025:
<https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response#next-steps>

Cerbyd trydan hybrid ysgafn (MHEV)		Cerbydau petrol neu ddiesel confensiynol yw MHEVs gyda system gyriant drydan fach a all ddarparu economi tanwydd gwell. Mae ganddyn nhw foduron trydan sy'n cynnal yr injan yn ystod cyflymu a theithio'n esmwyth yn unig. Nid oes ganddyn nhw blyg i gymryd pŵer o ffynhonnell allanol.
Cerbyd trydan hybrid llawn (HEV)	Cerbyd Trydan Hybrid Heb ei Wefru Oddi ar y Cerbyd (NOVC-HEV)	Cerbydau petrol neu ddiesel confensiynol gyda system gyriant drydanol yw HEVs. Pan fydd gwefr y batri a'r amodau gyrru yn caniatáu, gall yr injan ddiffodd, a gellir gyrru'r cerbyd gan y modur trydan yn unig. Ni ellir eu plygio i mewn i gymryd pŵer o ffynhonnell allanol felly cânt eu gwefru o frecio neu adfer ynni ar y cerbyd.
Cerbyd trydan hybrid plygio i mewn (PHEV)		Mae gan PHEVs fatri y gellir ei blygio i mewn a'i ailwefru, a modur trydan i ddarparu milltiroedd di-allyriadau parhaus, yn ogystal ag injan betrol neu ddiesel gonfensiynol i bweru'r cerbyd.
Cerbyd trydan cyrhaeddiad estynedig (REEV neu REX)	Cerbyd Trydan Hybrid Wedi ei Wefru Oddi ar y Cerbyd (OVC-HEV)	Mae REEVs yn fath o PHEV sy'n cael ei yrru'n barhaol gan ddefnyddio batri a modur trydan ond mae ganddyn nhw hefyd uned bŵer ategol fach. Fel arfer, injan betrol neu ddiesel yw hon (ond gallai fod yn nwy neu'n hydrogen), sy'n pweru generadur trydan i wefru'r batri neu ddarparu pŵer i'r modur. At ddiben yr ymgynghoriad hwn, ni wahaniaethir rhyngddynt a PHEVs.

Tabl 17. Technolegau hybrid gwahanol.

265. Er mwyn gweithredu'r diffiniad hwn, rhaid i'r diffiniad technolegol felly allu gwahaniaethu rhwng cerbyd trydan hybrid ysgafn a cherbyd trydan hybrid llawn. Fodd bynnag, gan fod y ddau wedi'u dosbarthu'n gyfreithiol fel NOVC-HEVs (er nad yw MHEVs yn wahanol yn swyddogaethol i gerbydau petrol neu ddiesel), rhaid i ni ddod o hyd i baramedr amgen i wahaniaethu rhwng MHEVs a HEVs.

Ewro 7

266. Yn yr Undeb Ewropeaidd, yn weithredol yng Ngogledd Iwerddon drwy Fframwaith Windsor, yn ogystal ag mewn gwledydd sy'n aelodau o Gomisiwn Economaidd Ewrop y Cenhedloedd Unedig (UNECE), sy'n cynnwys y DU gyfan, bydd rheolau'n newid yn fuan ynghylch y safonau allyriadau gofynnol ar gyfer cerbydau ffordd newydd. Gelwir y darn hwn o ddeddfwriaeth yn Ewro 7.

267. Mae fframwaith Ewro 7 yn cyflwyno set ddiwygiedig ac estynedig o ddiffiniadau a gweithdrefnau profi sydd wedi'u cysoni'n rhwngwladol ar gyfer cerbydau ffordd. Mae'n cynnwys methodolegau profi a ddatblygwyd ar lefel UNECE, er enghraifft gwahaniaethu rhwng lefelau trydaneiddio cerbydau at ddibenion mesuriadau allyriadau yn y rheoliad traul brecio. Mae'r diffiniadau hyn yn cael eu datblygu a'u cytuno drwy UNECE, dan nawdd Fforwm y Byd ar gyfer Cysoni Rheoliadau Cerbydau (WP.29), y mae'r Deyrnas Unedig yn Barti Contractiol iddo.

268. Fel rhan o'r gwaith hwn, mae UNECE wedi nodi'r angen i wahaniaethu'n well rhwng categorïau o NOVC-HEVs, er mwyn adlewyrchu'r ystod eang o dechnolegau nad ydynt yn plygio i mewn sy'n bodoli heddiw. Mae'r rhain yn amrywio o gerbydau sydd ond wedi'u trydaneiddio ychydig iawn, ac yn methu â chyflawni gyrru di-allyriadau mewn ffordd

ystyrlon, i gerbydau sy'n gallu gyrru'n drydanol yn unig yn barhaus ar draws amodau'r byd go iawn.

269. Mae llywodraeth y DU yn ystyried bod y diffiniadau diwygiedig hyn yn gyfle i angori'r broses o ddileu yn 2030 mewn ffordd sy'n dechnegol gadarn, yn cyd-fynd â safonau rhyngwladol ac yn lleihau'r baich gweinyddol i'r diwydiant.
270. Ym mis Ebrill 2026, ymgynghorodd llywodraeth y DU ar wahân ynghylch a ddylid diweddarau safonau allyriadau gofynnol domestig y DU ar gyfer cerbydau ffordd newydd, a sut, gan gynnwys a ddylid cyflwyno safon Ewro 7 ym Mhrydain Fawr.¹⁰⁴ Mae'r ymgynghoriad hwnnw'n wahanol i'r cwestiynau a ystyrir yma ac mae'n ymwneud yn benodol â gofynion perfformiad amgylcheddol ar gyfer cerbydau newydd.
271. Nid yw'r cynigion a nodir yn yr adran hon, gan gynnwys unrhyw gyfeiriad at ddiffiniadau technegol UNECE sy'n esblygu, yn rhagdybio nac yn rhagweld unrhyw benderfyniad ar fabwysiadu Ewro 7 o fewn fframwaith cymeradwyo allyriadau domestig y DU. Yn hytrach, eu bwriad yn unig yw llywio sut y gellid diffinio'r polisi dileu graddol 2030 presennol ac a gadarnhawyd yn y gyfraith, waeth beth fo canlyniad yr ymgynghoriad hwnnw.

Opsiwn 1 (y dull a ffeirir gan y llywodraeth): Categori 2 NOVC-HEV

272. Y dull a ffeirir gan llywodraeth y DU yw diffinio'r gofynion technegol ar gyfer ceir hybrid nad ydynt yn plygio i mewn a'r diffiniad 2030 drwy ei gwneud yn ofynnol i gerbydau o'r fath fodloni diffiniad Categori 2 NOVC-HEV, fel y nodir yn neddfwriaeth UNECE, yn benodol paragraff 3.7.8.3. o Reoliad Rhif 179 y Cenhedloedd Unedig ar Fesur Allyriadau Brecio mewn Labordy ar gyfer Cerbydau Dyletswydd Ysgafn.¹⁰⁵
273. O dan y dull hwn, dim ond NOVC-HEVs sy'n dod o fewn Categori 2 (a ddiffinnir fel cerbydau sydd â system storio ynni ailwefradwy tyniant (REESS) gyda foltedd enwol yn uwch na 60V ac na ellir ei wefru o ffynhonnell allanol) fyddai'n bodloni'r diffiniad o beidio â chael eu dileu'n raddol o 2030. Ni fyddai cerbydau sy'n dod o fewn Categori 0 neu Categori 1 yn bodloni'r diffiniad dileu'n raddol ac felly byddent yn cael eu trin yn yr un modd â cherbydau petrol neu ddiesel at ddibenion y cyfyngiad 2030.
274. Yn gyffredinol, mae cerbydau Categori 2 NOVC-HEV yn cael eu gwahaniaethu gan eu REESS tyniant foltedd uwch a'u pensaernïaeth drydanol gysylltiedig. Mae cerbydau yn y categori hwn fel arfer yn gysylltiedig â gradd fwy o drydaneiddio o fewn y pwerwaith.
275. Mewn cyferbyniad:
- a. Mae cerbydau Categori 0 yn cynnwys y rhai sydd â swyddogaeth drydanol gyfyngedig iawn (gyda foltedd enwol REESS tyniant rhwng 12 a 20V), lle na all systemau trydanol gyfrannu'n ystyrlon at yriant.

¹⁰⁴ Ymgynghoriad y llywodraeth, <https://www.gov.uk/government/consultations/updating-the-minimum-emission-standard-for-new-road-vehicles/updates-the-minimum-emission-standard-for-new-road-vehicles>

¹⁰⁵ UNECE, Mawrth 2026: <https://unece.org/sites/default/files/2026-03/ECE-TRANS-WP.29-2026-36e.pdf>

- b. Mae cerbydau Categori 1 yn cynnwys cerbydau sydd â rhai manteision trydaneiddio (gyda foltedd enwol REESS tyniant rhwng 20 a 60V), ond lle nad yw'r system drydanol yn gallu darparu gyriant trydan cynaliadwy mewn gyrru yn y byd go iawn.
276. Mae llywodraeth y DU o'r farn mai Categori 2 yw'r categori isaf y gellir ei ddisgrifio'n gredadwy fel cerbyd trydan hybrid llawn at ddibenion dileu'r cerbydau yn 2030, ac felly mae'n cyd-fynd orau â'r bwriad polisi i roi terfyn ar werthu ceir newydd sy'n dibynnu'n llwyr ar beiriannau hylosgi mewnol erbyn 2030.
277. Mae dewis llywodraeth y DU ar gyfer Categori 2 NOVC-HEV yn seiliedig ar dair prif ystyriaeth.
- a. Yn gyntaf, mae cerbydau â folteddau REESS tyniant uwch yn sylweddol fwy tebygol o allu gyrru eu hunain gan ddefnyddio ynni trydanol wedi'i adfer yn unig, heb ddibynnu ar yr injan hylosgi mewnol. Mae'r gallu hwn yn hanfodol i'r gwahaniaeth rhwng hybridau ysgafn a hybridau llawn, ac mae'n cefnogi'n uniongyrchol yr amcan o sicrhau bod cerbydau a werthir o 2030 ymlaen yn cyflawni newid sylweddol mewn perfformiad allyriadau.
 - b. Yn ail, mae mabwysiadu diffiniad UNECE y cytunwyd arno'n rhyngwladol yn darparu manteision sylweddol dros ddatblygu safon bwrpasol sy'n benodol i'r DU. Mae'r rhain yn cynnwys:
 - i. Cadernid ac eglurder cyfreithiol
 - ii. Llai o risg o ddargyfeirio o farchnadoedd cerbydau rhyngwladol
 - iii. Dehongliad haws gan weithgynhyrchwyr, rheoleiddwyr a chyrrff gorfodi
 - iv. Hirhoedledd hirach wrth i dechnoleg esblygu
 - c. Yn drydydd, mae'r dull hwn yn lleihau'r baich gweinyddol. Bydd gofyn i weithgynhyrchwyr eisoes brofi a dosbarthu cerbydau yn ôl categorïau NOVC-HEV UNECE at ddibenion cymeradwyo math yng Ngogledd Iwerddon, wrth ddefnyddio llwybrau cymeradwyo allyriadau UNECE, ac o bosibl ar gyfer cymeradwyo ym Mhrydain Fawr, gan aros am ganlyniad yr ymgynghoriad Ewro 7. Felly, mae defnyddio'r un categoreiddio ar gyfer dileu graddol 2030 yn osgoi'r angen am brosesau profi, adrodd neu ardystio ychwanegol sy'n benodol i'r DU.
278. Gyda'i gilydd, mae llywodraeth y DU o'r farn mai'r dull hwn yw'r ffordd gliriaf, tecaf a mwyaf gorfodadwy o weithredu'r diffiniad o ddileu'n raddol yn y gyfraith, gan barhau i fod yn gymesur ar gyfer y diwydiant.

Opsiwn 2: Defnyddio metrigau Tystysgrif Cydymffurfiaeth (CoC)

279. Un dewis arall a ystyriwyd oedd defnyddio meysydd data sydd eisoes yn bresennol ar Dystysgrif Cydymffurfiaeth cerbyd, yn benodol:

- a. Maes 27.3: Pŵer Net Uchaf
- b. Maes 27.4: Pŵer Net Uchaf (30 munud)

280. Mae dadansoddiad yn awgrymu y gallai gwerthoedd uwch yn y meysydd hyn gydberthyn â gallu mwy i gerbyd ddefnyddio ynni trydanol ar gyfer gyriant.
281. Fodd bynnag, nid yw llywodraeth y DU yn ystyried bod y dull hwn yn addas ar gyfer diffinio dileu erbyn 2030, yn bennaf oherwydd y byddai'n gofyn am osod trothwy gofynnol nad yw wedi'i safoni'n rhyngwladol. Byddai unrhyw drothwy o'r fath yn peri risg o fod yn fympwyol, gallai fod yn destun hap-addasiadau, ac mae'n debygol y byddai angen ei adolygu'n gyfnodol wrth i dechnoleg cerbydau esblygu.
282. I'r gwrthwyneb, mae categorïau NOVC-HEV UNECE wedi'u cynllunio'n benodol i ddosbarthu cerbydau hybrid yn seiliedig ar eu gallu trydanol swyddogaethol, yn dilyn craffu technegol rhyngwladol helaeth.

Opsiwn 3: Hunan-ddatganiad y gwneuthurwr

283. Dewis arall oedd caniatáu i weithgynhyrchwyr hunan-ddatgan a ddylid trin cerbyd fel hybrid ysgafn neu hybrid llawn at ddibenion y dileu, wedi'i ategu gan ddiwydrwydd dyladwy a gweithgarwch archwilio.
284. Mae llywodraeth y DU wedi dod i'r casgliad y byddai'r dull hwn yn rhy feichus ac yn anymarferol. Byddai'n ei gwneud yn ofynnol i weithgynhyrchwyr ddatgan, ar gyfer pob NOVC-HEV, fod y cerbyd unigol yn bodloni amcanion amcan dewisol llywodraeth y DU, a byddai angen i'r corff gorfodi asesu a gwirio datganiadau ar gyfer pob math o gerbyd, gan greu gorbenion gweinyddol sylweddol ac anghysondeb posibl.
285. Mae llywodraeth y DU hefyd o'r farn y byddai'r dull hwn yn darparu llai o sicrwydd cyfreithiol na diffiniad gwrthrychol, seiliedig ar safonau.

Opsiwn 4: Cronfa Ddata Defnydd Tanwydd yr Asiantaeth Ardystio Cerbydau (VCA)

286. Mae Cronfa Ddata Defnydd Tanwydd y VCA eisoes yn cynnwys gwybodaeth ynghylch a yw cerbydau'n cael eu dosbarthu fel hybridau 'ysgafn' neu 'llawn'.
287. Fodd bynnag, mae darparu'r wybodaeth hon yn wirfoddol ar hyn o bryd, ac nid yw pob gweithgynhyrchydd yn ei chyflenwi'n gyson. Felly, ni ellir dibynnu arno fel sail gyfreithiol rymol na chynhwysfawr ar gyfer pennu cydymffurfiaeth â'r cynllun dileu erbyn 2030.
288. Felly mae llywodraeth y DU o'r farn na fyddai'r dull hwn yn darparu digon o sicrwydd na gorfodadwyedd.

Cwestiwn 41: Ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig i'w gwneud yn ofynnol i bob car hybrid newydd nad yw'n blygio i mewn a werthir o 2030 ymlaen

fodloni diffiniad Categori 2 NOVC-HEV UNECE? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 42: A ydych chi'n ystyried bod unrhyw un o'r dulliau amgen a amlinellwyd uchod, neu unrhyw ddull arall, yn well na'r dull arfaethedig? Os ydych, esboniwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Triniaeth o Weithgynhyrchwyr Micro-Gyfaint a Chyfaint Bach ar ôl 2030

289. Mae gweithgynhyrchwyr micro-gyfaint (MVMs), sy'n cofrestru llai na 1,000 o gerbydau bob blwyddyn, a gweithgynhyrchwyr cyfaint bach (SVMs), sy'n cofrestru rhwng 1,000 a 2,499 o gerbydau newydd bob blwyddyn, fel arfer yn gweld datgarboneiddio yn fwy heriol na gweithgynhyrchwyr cyfaint mawr. Mae hyn oherwydd llai o alluoedd ariannol a/neu dechnegol i ddatblygu technolegau datgarboneiddio newydd a llai o rifynnau modelau i wella'n raddol.
290. O ystyried yr heriau hyn, cadarnhaodd ymateb llywodraeth y DU i Ran 1 o ymgynghoriad Rhagfyr 2024 'Dileu gwerthiant ceir petrol a diesel newydd yn raddol o 2030 a chefnogi'r pontio i ZEV' y bydd MVMs ac SVMs wedi'u heithrio o ddileu ceir newydd yn 2030 sy'n dibynnu'n llwyr ar beiriannau hylosgi mewnlol a fydd yn berthnasol i weithgynhyrchwyr ceir cyfaint mawr (gweler Rhan 1, ymateb llywodraeth y DU i gwestiynau 9, 10, 11 a 12).¹⁰⁶

Gofyniad lleihau CO₂ ar ôl 2030 ar gyfer SVMs sy'n cynhyrchu ceir

291. Yn lle hynny, i gydnabod bod llawer o SVMs eisoes yn cynnig ceir hybrid, ac yn bwriadu gwneud hynny yn y dyfodol, fe wnaethom ymrwmo i gyflwyno gofyniad lleihau CO₂ newydd ar ôl 2030 ar gyfer SVMs sy'n cynhyrchu ceir. Bydd hyn yn sicrhau bod SVMs sy'n cynhyrchu ceir yn cymryd camau i leihau allyriadau ar y llwybr i fflydoedd di-allyriadau llawn erbyn 2035. Ni chynigir unrhyw ofyniad lleihau CO₂ ar ôl 2030 ar gyfer MVMs.
292. Ein safbwynt cychwynnol yw y dylai SVMs fod yn destun yr un gostyngiad CO₂ cyfartalog ar draws y fflyd nad ydynt yn ZEV ar gyfer ceir newydd a werthir ar ôl 2030, gyda gwelliant o 10% yn ofynnol yn erbyn llinell sylfaen 2021 a dim cap lefel cerbydau, fel sy'n berthnasol i weithgynhyrchwyr cyfaint mawr. Rydym yn cynnig bod y llinell sylfaen allyriadau yn cael ei chyfrifo yn unol ag Atodlen 4 o Orchymyn VETS.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Canlyniad ymgynghoriad y llywodraeth, Ebrill 2026: <https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response#part-2-vehicle-emissions-trading-schemes-updates>

¹⁰⁷ Gorchymyn VETS, Atodlen 4: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2023/1394/schedule/4>

293. Fel y nodwyd hefyd yn yr ymateb i'r ymgynghoriad ym mis Rhagfyr 2024, bydd y gostyngiad CO₂ arfaethedig o 10% ar gyfer SVMs yn destun rhanddirymiad pwrpasol a gyhoeddir fesul achos. Bydd hyn yn sicrhau bod allyriadau carbon yn cael eu lleihau heb roi baich gormodol ar SVMs.
294. Mae'r ymgynghoriad hwn yn ceisio barn ynghylch a yw'r targed lleihau hwn yn briodol, a sut y dylid gweithredu'r rhanddirymiad pwrpasol hwn.

Rhanddirymiad pwrpasol ar gyfer SVMs sy'n cynhyrchu ceir

295. Rydym yn ystyried dull o osod rhanddirymiadau a fyddai'n caniatáu i SVMs sy'n cynhyrchu ceir gynnig targed allyriadau penodol i'w asesu ar ôl 2030.
296. Byddai angen i weithgynhyrchwyr gyflwyno tystiolaeth ategol, gan gynnwys tystiolaeth sy'n dangos:
- a. cysondeb rhwng y targed arfaethedig a photensial lleihau CO₂ y gwneuthurwr, gan gynnwys y potensial economaidd a thechnolegol i leihau ei allyriadau CO₂ penodol; a
 - b. bod nodweddion y farchnad ar gyfer y math o gar a weithgynhyrchir wedi cael eu hystyried.
297. Mae'r dull hwn yn debyg i'r un a gymerir wrth osod rhanddirymiadau ar gyfer gweithgynhyrchwyr o dan reoliadau allyriadau cymathedig yr UE ar gyfer blynyddoedd cynllun cyn gweithredu'r Mandad ZEV.

Cwestiwn 43: Ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â'r gofyniad lleihau CO₂ cyfartalog arfaethedig ar gyfer fflydoedd nad ydynt yn ZEV ar gyfer SVMs ar ôl 2030? Byddai hyn yn gweld gostyngiad o 10% o'i gymharu â'u llinell sylfaen. Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 44: A ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â'r dull arfaethedig o osod rhanddirymiadau ar gyfer SVMs sy'n cynhyrchu ceir ar ôl 2030? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 45: Pa ddulliau amgen, os o gwbl, o osod neu gymeradwyo rhanddirymiadau ar gyfer SVMs sy'n cynhyrchu ceir ar ôl 2030 y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiynau

Cwestiwn 1: Ydych chi'n credu bod angen unrhyw newid i drywydd presennol y Mandad ZEV ar gyfer ceir? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 2: Beth yw eich barn ar drywydd ceir presennol y Gorchymyn ZEV, a'r pedwar llwybr ceir amgen a gyflwynwyd? Pa un, os o gwbl, yw eich dewis? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 3: Pa drywyddau ceir amgen atodol, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 4: A oes gennych farn ynghylch a ddylai estyniad o'r hyblygrwydd presennol y tu hwnt i 2030 gyd-fynd â newid yn y prif drywydd ar gyfer ceir? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 5: Ydych chi'n credu bod angen unrhyw newid i drywydd presennol y Mandad ZEV ar gyfer faniau? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 6: Beth yw eich barn ar drywydd ceir presennol y Gorchymyn ZEV, a'r pedwar llwybr faniau amgen a gyflwynwyd? Pa un, os o gwbl, yw eich dewis? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 7: Pa drywyddau faniau amgen atodol, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 8: A oes gennych farn ynghylch a ddylai estyniad o'r hyblygrwydd presennol y tu hwnt i 2030 gyd-fynd â newid yn y prif drywydd ar gyfer faniau? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 9: Beth yw eich barn ar ymestyn hyblygrwydd trosi CO₂ hyd at 2034? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 10: Beth yw eich barn ynghylch a ddylai'r hyblygrwydd aros wedi'i gapio? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 11: Beth yw eich barn ar ba gapiau (os o gwbl) ddylai fod yn berthnasol o 2029-2034? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 12: A oes gwelliannau eraill i'r hyblygrwydd trosi CO₂ y dylai Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 13: Beth yw eich barn chi ar effeithiolrwydd yr hyblygrwydd presennol, a sut y gellid dylunio'r hyblygrwydd benthyca, bancio a throsglwyddo deugyfeiriadol ar ôl 2029 i alluogi llwybrau cydymffurfio lluosog? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 14: A ddylid ystyried unrhyw hyblygrwydd pellach? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 15: Beth yw eich barn ynghylch a ddylid diwygio'r meini prawf cymhwysedd ar gyfer rhai elfennau hyblygrwydd trosi a masnachu deugyfeiriadol? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 16: Beth yw eich barn ar gyflwyno credyd V2G/V2H, gan gynnwys y dull arfaethedig o ymdrin â meini prawf cymhwysedd technegol, ac unrhyw feini prawf ychwanegol (os o gwbl) y dylai Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 17: Yn eich barn chi, sut ddylai ystyriaethau fel cost, ymarferoldeb, gwarantau ac aeddfedrwydd safonau ddylanwadu ar ddyluniad ac amseriad gofynion credyd V2G/V2H, gan gynnwys a ddylid cyflwyno meini prawf yn raddol dros amser? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 18: Beth yw eich barn chi ynghylch a ddylai credyd V2G/V2H fod yn wahanol rhwng cerbydau sy'n gallu defnyddio AC a DC? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 19: A oes credydau ychwanegol y dylid eu hystyried o fewn VETS ar gyfer ceir a faniau? Esboniwch eich ateb.

Cwestiwn 20: Beth yw eich barn, os o gwbl, ynghylch a ddylai taliadau cydymffurfio aros ar y lefelau presennol? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 21: Beth yw eich barn ynghylch a ddylid diwygio'r ffordd y pennir llinellau sylfaen ar gyfer gweithgynhyrchwyr sy'n dod i mewn i farchnad y DU yn neu ar ôl 2027, a sut? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 22: Nodwch unrhyw addasiadau pellach (os o gwbl) i dargedau sylfaenol y credwch y gallai fod yn angenrheidiol. Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 23: Sut gall Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig annog gyrru cerbydau trydan ymhlith defnyddwyr PHEV a chefnogi ymddygiadau gwefru? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 24: Beth arall all Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig ei wneud ynghylch ystyried PHEVs yn y Gorchymyn VETS?

Cwestiwn 25: Beth yw eich barn chi ar hyblygrwydd CO₂ PHEV amgen, a ddylai hyn barhau y tu hwnt i 2030 a gyda pha gafeatau? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 26: A ydych chi'n cytuno â'n barn y dylid cynnal trefniadau hyblygrwydd CO₂ PHEV amgen tan 2030? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 27: Sut allai llywodraeth y DU ymateb i ddarpariaethau'r Ddeddf Cyflymu Diwydiannol sy'n ymwneud â cherbydau trydan? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 28: Beth yw eich barn ar effeithiolrwydd y mesurau presennol i gefnogi'r defnydd o gerbydau trydan? Pa fesurau ychwanegol, os o gwbl, y dylid eu cyflwyno i gefnogi defnydd cyflymach o gerbydau trydan? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 29: Rhowch unrhyw dystiolaeth ar effeithiau ansawdd aer o ganlyniad i'r pontio i drafnidiaeth ffyrdd drydanol, gan gynnwys effeithiau ar iechyd, yr amgylchedd a chost.

Cwestiwn 30: Beth yw eich barn ar y newidiadau arfaethedig i Atodlen 3A i wella effeithlonrwydd gweinyddiaeth wrth gynnal sicrwydd? Ydych chi'n cytuno y dylid gofyn am lai o Dystysgrifau Cydymffurfiaeth? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 31: Pa ddulliau eraill o bennu'r allyriadau penodol amgen o CO₂ ar gyfer cerbydau trydan hybrid plygio i mewn y gellid eu defnyddio? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 32: Pa newidiadau eraill i Atodlen 3A, os o gwbl, ydych chi'n credu y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 33: Beth yw eich barn chi, os o gwbl, ar amseriad presennol y ffenestr fasnachu? Pa newidiadau, os o gwbl, ydych chi'n meddwl allai wella hyn? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 34: Beth yw eich barn chi ar y drefn bresennol ar gyfer ildio lwfansau / credydau CRTS a VRTS? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 35: Beth yw eich barn, os o gwbl, ar y driniaeth bresennol o gerbydau ZEV sy'n methu â bodloni gofynion gwarant?

Cwestiwn 36: Beth yw eich barn, os o gwbl, ar y ffordd y mae targedau llinell sylfaen yn cael eu cyfrifo ar hyn o bryd ar gyfer ceisiadau cronedig? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 37: Beth yw eich barn, os o gwbl, ynghylch a fyddai'n well pwysoli llinellau sylfaen y gronfa yn seiliedig ar gofrestriadau yn y flwyddyn gynllun y ffurfiwyd y gronfa ar ei chyfer? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 38: Beth yw eich barn, os o gwbl, ar ddyluniad presennol y credyd clybiau ceir? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 39: Beth yw eich barn, os o gwbl, ynghylch a ddylid newid y geiriad ynghylch cyfranogwyr cyfaint isel i gefnogi gweinyddiaeth ac asesiad mwy cyson? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 40: Pa newidiadau arferol neu dechnegol ychwanegol, os o gwbl, y dylid eu hystyried i gefnogi gweithrediad parhaus y cynlluniau? Esboniwch eich ateb.

Cwestiwn 41: Ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â'r cynnig i'w gwneud yn ofynnol i bob car hybrid newydd nad yw'n blygio i mewn a werthir o 2030 ymlaen fodloni diffiniad Categori 2 NOVC-HEV UNECE? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 42: A ydych chi'n ystyried bod unrhyw un o'r dulliau amgen a amlinellwyd uchod, neu unrhyw ddull arall, yn well na'r dull arfaethedig? Os ydych, esboniwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 43: Ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â'r gofyniad lleihau CO₂ cyfartalog arfaethedig ar gyfer fflydoedd nad ydynt yn ZEV ar gyfer SVMs ar ôl 2030? Byddai hyn yn gweld gostyngiad o 10% o'i gymharu â'u llinell sylfaen. Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 44: A ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno â'r dull arfaethedig o osod rhanddirymiadau ar gyfer SVMs sy'n cynhyrchu ceir ar ôl 2030? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 45: Pa ddulliau amgen, os o gwbl, o osod neu gymeradwyo rhanddirymiadau ar gyfer SVMs sy'n cynhyrchu ceir ar ôl 2030 y dylid eu hystyried? Eglurwch eich ateb gan gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

Atodiad A: Dull o gydymffurfio â'r Mandad ZEV a modelu carbon

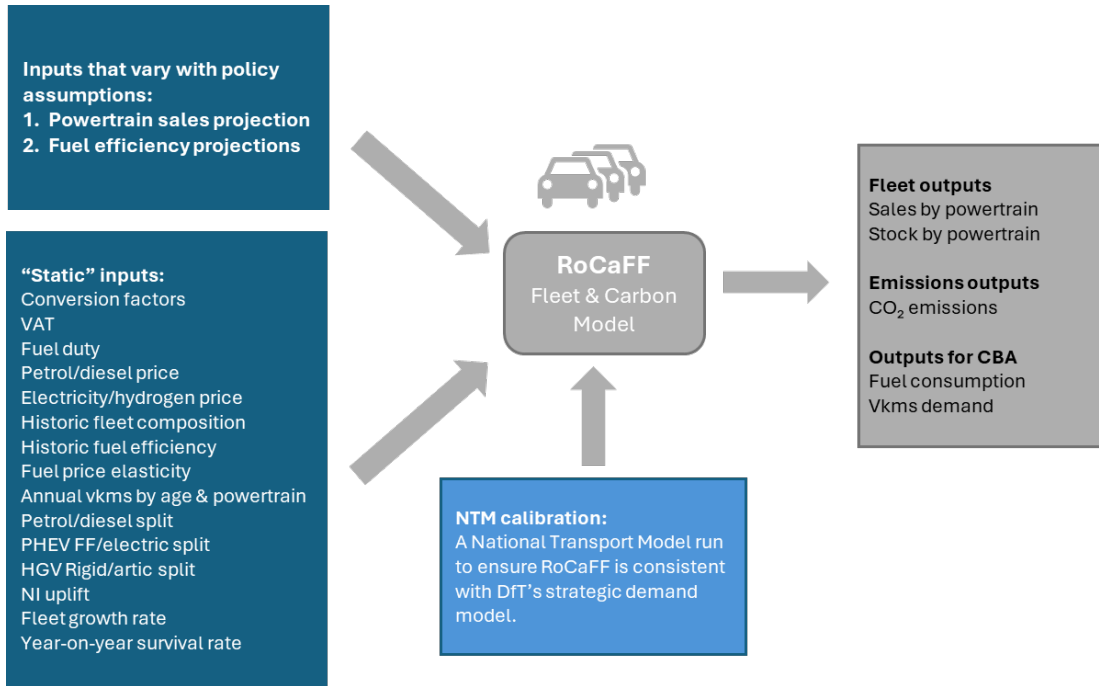
1. Mae'r atodiad hwn yn esbonio sut mae'r dadansoddiad a gynhaliwyd i gefnogi'r ymgynghoriad hwn yn amcangyfrif cydymffurfiaeth â'r Mandad ZEV ac yn trosi hynny'n effeithiau carbon. Mae'n crynhoi'r prif dybiaethau, rôl hyblygrwydd, a sut mae newidiadau mewn gwerthiannau cerbydau yn effeithio ar y fflyd ac allyriadau dros amser.

Trosolwg o'r dull modelu

2. Mae'r dadansoddiad yn defnyddio'r un gyfres fodelu â dadansoddiad cost-budd terfynol y Mandad ZEV, gyda datblygiad model pellach i adlewyrchu ymddygiad tebygol y farchnad o dan y rheoliad, gan dynnu ar ddata cydymffurfio gan VETS yn 2024 a 2025 i lywio rhagdybiaethau.

Model Fflyd Tanwydd Carbon y Ffordd (RoCaFF)

3. Amcangyfrifir effeithiau fflyd cerbydau, defnydd tanwydd a CO₂ gan ddefnyddio RoCaFF yr Adran Drafnidiaeth. Caiff y model hwn ei ddiweddarau'n flynyddol ac mae'n cynnwys rhagdybiaethau ar effeithlonrwydd tanwydd a thrydan, trosiant fflyd, gweithgarwch cerbydau, ac addasiadau yn y byd go iawn.



Ffigur A1. Trosolwg o fewnbynnau ac allbynnau model RoCaFF.

English	Welsh
Inputs that vary with policy assumptions: 1. Powertrain sales projection 2. Fuel efficiency projections	Mewnbynnau sy'n amrywio yn ôl rhagdybiaethau polisi: 1. Rhagamcaniad gwerthiannau pwerwaith 2. Rhagamcanion effeithlonrwydd tanwydd
“Static” inputs: Conversion factors VAT Fuel duty Petrol/diesel price Electricity/hydrogen price Historic fleet composition Historic fuel efficiency Fuel price elasticity Annual vkms by age & powertrain Petrol/diesel split PHEV FF/electric split HGV Rigid/artic split NI uplift Fleet growth rate Year-on-year survival rate	Mewnbynnau “statig”: Ffactorau trosi TAW Treth tanwydd Pris petrol/diesel Pris trydan/hydrogen Cyfansoddiad fflyd hanesyddol Effeithlonrwydd tanwydd hanesyddol Elastigedd pris tanwydd vkm blynyddol yn ôl oedran a phwerwaith Rhaniad petrol/diesel Rhaniad PHEV FF/trydan Rhaniad HGV anhyblyg/ cymalog Taliad chwyddo GI Cyfradd twf fflyd Cyfradd goroesi o flwyddyn i flwyddyn
RoCaFF Fleet & Carbon Model	RoCaFF Model Fflyd a Charbon
NTM calibration: A National Transport Model run to ensure RoCaFF is consistent with DfT's strategic demand model.	Calibrad NTM: Rhedeg Model Trafnidiaeth Cenedlaethol i sicrhau bod RoCaFF yn gyson â model galw strategol yr Adran Drafnidiaeth.
Fleet outputs Sales by powertrain Stock by powertrain	Allbynnau fflyd Gwerthiannau yn ôl pwerwaith Stoc yn ôl pwerwaith
Emissions outputs CO ₂ emissions	Allbynnau allyriadau Allyriadau CO ₂
Outputs for CBA Fuel consumption Vkms demand	Allbynnau ar gyfer CBA Defnydd tanwydd Galw Vkms

Modelu a rhagdybiaethau cydymffurfiaeth reoleiddiol

4. Mae modelu'r Adran Drafnidiaeth yn tybio bod y farchnad yn cydymffurfio â'r rheoliad bob blwyddyn o'r cynllun, gyda chydlyn ac ymddygiad strategol o fewn ac ar draws blyneddau. Disgwylir i weithgynhyrchwyr addasu eu cymysgedd gwerthiannau a defnyddio'r hyblygrwydd sydd ar gael i gyflawni cydymffurfiaeth gyffredinol. Mae'r dull hwn yn gyson â'r dadansoddiad cost-budd a gyhoeddwyd ochr yn ochr â gwelliannau VETS 2025.¹⁰⁸
5. Mae pob senario a fodelwyd yn cynnwys rhagdybiaethau ynghylch parhad hyblygrwydd. Tybir bod haelioni'r hyblygrwydd hyn yn sefydlog, ac eithrio'r hyblygrwydd trosglwyddo CO₂, y tybir y bydd yn lleihau yn unol ag uchelgais trywydd is. Tybir y bydd yr hyblygrwydd o amgylch trosglwyddo credydau o'r cynllun ceir i'r cynllun faniau (CRTS i VRTS ac i'r gwrthwyneb), hyblygrwydd y ffactor defnydd (datgymhwyso Ewro 6e-bis ac Ewro 6e-bis-FCM), a bancio a benthyca yn parhau ar waith am hyd y rheoliad.
6. Ar gyfer modelu cydymffurfiaeth, y ddau newid pwysicaf yn y gwelliannau i'r rheoliad yn 2025 oedd ehangu trosglwyddiadau CO₂ o berfformiad nad yw'n ZEV a hyblygrwydd y ffactor defnydd. Ynghyd â chredydau banc, rhanddirymadau ac esemptiadau, cynrychiolir y ffactorau hyn fel mewnbynnau i fodelu'r Adran Drafnidiaeth sy'n cynhyrchu 'llwybr cydymffurfio' islaw'r prif darged ZEV, lle mae'r farchnad yn bodloni'r rheoliad. Caiff credydau wedi eu bancio eu cario ymlaen am y cyfnod a ganiateir gan y rheoliadau a thybir y cânt eu had-dalu tua'u dyddiad dod i ben.
7. Tybir mai lleihau nifer y cerbydau ZEV y mae angen i weithgynhyrchwyr eu gwerthu (ac eithrio rhan o'r farchnad y tybir ei bod yn gwerthu cerbydau ZEV yn unig) yw'r prif strategaeth. Tybir y bydd gwelliannau CO₂ ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ZEV yn cynyddu dros y cyfnod y mae'r rheoliad mewn grym. Mae'r dybiaeth hon yn seiliedig ar ymddygiad a arsylwyd ar draws 2024 i 2026. Mae hyn yn galluogi llai o werthiannau ZEV o'i gymharu â CO₂ sefydlog nad yw'n ZEV.
8. Tybir mai dim ond lle bo angen y defnyddir benthyca a'i ad-dalu cyn gynted â phosibl o fewn y rheolau. Tybir bod rhai gweithgynhyrchwyr yn cynhyrchu gormod o gydymffurfiaeth. Mae rhagdybiaethau ar ddefnyddio'r hyblygrwydd hyn yn adlewyrchu tystiolaeth o 2024 a data dros dro ar gyfer blwyddyn y cynllun 2025.
9. Yna mae'r model yn ystyried hyblygrwydd arall, gan gynnwys lwfansau sydd wedi'u bancio, cyn amcangyfrif y gyfran ZEV sy'n weddill sydd ei hangen ar gyfer cydymffurfio. Mae hyn yn fwriadol geidwadol gan fod cystadleuaeth rhwng cwmnïau yn rhoi cymhelliant i gynhyrchu mwy o ZEVs yn hytrach na masnachu a allai, mewn rhai achosion, arwain at werthiannau ZEV allbwn uwch.
10. Rydym yn tybio'n bennaf mai trwy werthiannau uwch o PHEVs y cyflawnir gwelliannau CO₂ nad ydynt yn ZEV. Cadarnheir hyn drwy dystiolaeth yn 2024 a 2025, a data 2026 o'r SMMT. O'i gymharu â dadansoddiad ar gyfer y gwelliannau i VETS yn 2025, mae'r

¹⁰⁸ Dadansoddiad cost-budd, yn dilyn gwelliannau i'r Gorchymyn VETS:
https://www.legislation.gov.uk/ukqi/2025/1101/pdfs/ukiod_20251101_en_001.pdf

Adran Drafnidiaeth bellach yn tybio y bydd gostyngiadau mwy mewn allyriadau nad ydynt yn ZEV yn cael eu cyflawni trwy werthiannau PHEV uwch yn y dyfodol. Yn bwysig, nid ydym yn cymryd yn ganiataol bod y strategaeth o amgylch gwerthu PHEVs yn ymateb i'r gwahanol opsiynau a fodelwyd, dim ond bod hyn yn cael ei leihau gan gyfran y cerbydau nad ydynt yn ZEVs a werthir yn gyffredinol ac a yw capiau trosglwyddo CO₂ yn cyfyngu ar hyn.

Dulliau a rhagdybiaethau modelu carbon

11. Unwaith y bydd cymysgedd gwerthiannau cydymffurfiol ac effeithlonrwydd marchnad cyfun nad yw'n ZEV wedi'u cyfrifo, caiff y rhain eu modelu yn RoCaFF sy'n amcangyfrif effeithiau'r fflyd a charbon. Mae gwerthiannau ZEV is yn golygu bod cerbydau a fyddai wedi cael eu disodli gan ZEVs yn cael eu disodli gan gerbydau ICE newydd yn lle hynny. Felly mae'r nifer is o gerbydau ZEV a ddefnyddir ddiwedd y 2020au a dechrau'r 2030au yn parhau i effeithio ar allyriadau ar draws Cyllideb Carbon 6 a thu hwnt.
12. Mae gwerthu PHEVs yn arwain at allyriadau carbon uwch oherwydd eu bwlch allyriadau mawr o'i gymharu â'r byd go iawn. Mae'r dadansoddiad yn tybio eu bod yn parhau i dderbyn gwerthoedd cymeradwyaeth math VETS tebyg i'r lefelau presennol ac yn dangos yr un bwlch rhwng cymeradwyo math ac allyriadau byd go iawn y tu hwnt i 2030.
13. Mae hyn oherwydd bod disgwyl i'r gyfradd gyfnewid a ddefnyddir ar gyfer hyblygrwydd trosglwyddo CO₂ i ZEV (CCTS/VCTS i CRTS/VRTS) gofnodi allyriadau byd go iawn yn llawn o gerbydau ICE a Cherbydau Trydan Hybrid (HEV), ond nid ar gyfer PHEVs.
14. Mae pob senario a fodelwyd yn tybio bod cynllun VETS yn cynnal yr hyblygrwydd i weithgynhyrchwyr dderbyn gwerthoedd CO₂ ar gyfer PHEVs sy'n cyfateb i'r rhai o dan Ewro 6d, ac yn modelu bod eu hallyriadau yn y byd go iawn yn cyfateb i'r rhai a ddisgwyliid o dan Ewro-6e-bis-FCM.

Cyfyngiadau ac ansicrwydd

15. Mae ansicrwydd allweddol ynghylch amcangyfrifon yr Adran Drafnidiaeth o werthiannau yn y dyfodol sy'n ymwneud â chyflawni gwelliannau CO₂ nad ydynt yn ZEV yn y dyfodol, cyfran o'r farchnad PHEV, amseriad defnyddio credydau banc, ad-dalu credydau a fbenthyciwyd, cyfrannau o'r farchnad gwahanol weithgynhyrchwyr a strategaethau cydymffurfio cyffredinol gweithgynhyrchwyr.
16. Mae ansicrwydd a chyfyngiadau ehangach sy'n effeithio ar amcangyfrif effeithiau carbon. Yn benodol, mae'r rhain yn ymwneud ag esblygiad allyriadau yn y byd go iawn o PHEVs, cyflymder trosiant y fflyd a chyfanswm meintiau gwerthiannau. Mae modelu allyriadau carbon wedi'i galibro i ystadegau cenedlaethol i wella cywirdeb ond serch hynny mae'n destun ansicrwydd.

Data cefndirol

17. Dangosir gwlad gynhyrchu ceir a faniau sydd newydd eu cofrestru yn 2025 yn y tabl isod. Cynhyrchwyd y tabl hwn o ystadegau trwyddedu cerbydau'r Adran Drafnidiaeth.

Gwlad gweithgynhyrchu	Nifer	%
Y DU	205657	9%
Ewrop	1539967	64%
Asia	479162	20%
Arall	149356	6%
Anhysbys	27089	1%
Cyfanswm	2401231	

Tabl A1. Ceir a cherbydau nwyddau ysgafn (LGVs) a gofrestrwyd am y tro cyntaf yn y DU yn 2025 yn ôl gwlad gynhyrchu.
Ffynhonnell: Ystadegau trwyddedu cerbydau'r Adran Drafnidiaeth