

MEMORANDWM ESBONIADOL AR GYFER GORCHYMYN CYNLLUNIAU MASNACHU ALLYRIADAU CERBYDAU (DIWYGIO) (RHIF 2) 2025

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

Datganiad Ysgrifennydd y Cabinet

Yn fy marn i, mae'r Memorandwm Esboniadol hwn yn rhoi darlun teg a rhesymol o effaith ddisgwyliedig Gorchymyn Cynlluniau Masnachu Allyriadau Cerbydau (Diwygio) (Rhif 2) 2025. Rwy'n fodlon bod y manteision yn cyfiawnhau'r costau tebygol.

Ken Skates AS

**Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
17 Hydref 2025**

RHAN 1

1. Disgrifiad

- 1.1 Mae Gorchymyn Cynlluniau Masnachu Allyriadau Cerbydau (Diwygio) (Rhif 2) 2025 ("yr offeryn hwn") yn diwygio Gorchymyn Cynlluniau Masnachu Allyriadau Cerbydau 2023 ("y Gorchymyn VETS"). Mae'n cyflwyno mesurau rheoleiddio ychwanegol i gefnogi gweithgynhyrchwyr.
- 1.2 Mae'r Gorchymyn VETS yn cynnwys pedwar cynllun masnachu sy'n gweithredu mandad cerbydau di-allyriadau (ZEV) a safon carbon deuocsid (CO₂) ar gyfer ceir a faniau newydd a gofrestrir yn y DU. Er mwyn cyrraedd y targedau a nodir yn y cynlluniau masnachu, rhoddir llwybrau hyblyg i weithgynhyrchwyr gydymffurfio, megis benthyca lwfansau o flynyddoedd i ddod, troi lwfansau rhwng y cynlluniau masnachu, a'r gallu i ennill credydau bonws.
- 1.3 Mae'r offeryn hwn yn ymestyn hyblygrwydd presennol ac yn cyflwyno hyblygrwydd newydd i ddarparu llwybrau pellach i weithgynhyrchwyr gydymffurfio. Mae hefyd yn lleihau taliadau cydymffurfio, yn gweithredu newidiadau technegol i gynorthwyo gweithgynhyrchwyr gyda thrin cerbydau hybrid plygio i mewn ac yn gwneud rhai diwygiadau technegol bach.

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

- 2.1 Mae Rhan 3 o Atodlen 3 i Ddeddf Newid Hinsawdd 2008 (CCA) yn nodi bod rhaid sefydlu cynllun masnachu allyriadau sy'n berthnasol i Gymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon drwy Orchymyn yn y Cyfrin Gyngor. Rhagnodir y weithdrefn briodol ar gyfer Gorchymyn yn y Cyfrin Gyngor gan adran 48 o'r CCA. Gan nad yw'r offeryn hwn yn darparu ar gyfer unrhyw un o'r materion a nodir yn adran 48(3) o'r CCA, mae'n ddarostyngedig i'r weithdrefn negyddol yn rhinwedd adran 48(5).
- 2.2 Gan y bydd yr offeryn hwn yn destun craffu gan Seneddau'r DU, yr Alban a Gogledd Iwerddon, ni ystyrir ei bod yn rhesymol ymarferol i'r offeryn hwn gael ei wneud na'i osod yn ddwyieithog.
- 2.3 Ochr yn ochr â'r ymgynghoriad, comisiynodd Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig ar y cyd y Pwyllgor Newid Hinsawdd ("CCC") i roi cyngor ar yr offeryn hwn yn unol ag adran 48 o Ddeddf Newid Hinsawdd 2008. Cyhoeddwyd y cyngor hwn gan y CCC ar eu gwefan. [Llythyr: Ymateb CCC i'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar Orchymyn VETS - Y Pwyllgor Newid Hinsawdd](#)

3. Cefndir deddfwriaethol

- 3.1 Mae'r pŵer i wneud offeryn i roi cynllun masnachu ar waith sy'n ymwneud ag allyriadau nwyon tŷ gwydr yn adran 44 o Ddeddf Newid Hinsawdd ("CCA") 2008 yn arferadwy gan yr awdurdod cenedlaethol perthnasol ("") (yr Ysgrifennydd Gwladol, Gweinidogion yr Alban, Gweinidogion Cymru,

Adran Amaethyddiaeth, yr Amgylchedd a Materion Gwledig yng Ngogledd Iwerddon)¹ mewn perthynas â materion o fewn eu cymhwysedd deddfwriaethol. Mae'r offeryn hwn yn ymwneud â pholisi hinsawdd ac y mae felly wedi'i ddatganoli.

- 3.2 Mae gweithdrefnau San Steffan a'r Seneddau Datganoledig ar gyfer gwneud cynllun masnachu ar gyfer y DU gyfan wedi'u nodi yn Atodlen 3 i'r CCA. Mae paragraff 9 o'r Atodlen honno'n galluogi sefydlu cynllun o'r fath drwy Orchymyn yn y Cyfrin Gyngor.
- 3.3 Mae'r offeryn hwn yn diwygio'r Gorchymyn VETS gan ddefnyddio pwerau o dan adrannau 44 a 90(3)(a) a (b) o'r CCA a Rhannau 1 a 3 o Atodlen 2 a pharagraff 9 o Atodlen 3 iddi.
- 3.4 Mae paragraff 9 o Atodlen 3 i'r CCA yn rhoi'r pŵer i'r brenin wneud darpariaeth ynghylch cynlluniau masnachu drwy Orchymyn yn y Cyfrin Gyngor. Dim ond pan fo'r ddarpariaeth yn y Gorchymyn yn gymwys neu'n ymestyn i'r Alban a gwledydd eraill y DU y caniateir arfer y pŵer hwnnw.
- 3.5 Yn unol ag adran 48(5) a pharagraff 12 o Atodlen 3 i'r CCA, mae'n ofynnol gosod yr offeryn hwn yng Nghynulliad Gogledd Iwerddon, Senedd yr Alban, Senedd Cymru, a Senedd y DU. Os bydd unrhyw un o'r gweinyddiaethau'n gwrthwynebu'r offeryn hwn, gellid ei annylsu, sy'n golygu na ellir gwneud dim byd pellach oddi tano a chaiff y Brenin ei ddirymu.

4. Diben y deddfwriaeth a'r effaith y bwriedir iddi ei chael

- 4.1 Ym mis Mawrth 2021 sefydlodd Senedd Cymru darged statudol i Gymru fod yn sero net o ran allyriadau nwyon tŷ gwydr yn 2050.² Mae Cymru Sero Net: Cyllideb Garbon 2, a gyhoeddwyd ym mis Hydref 2021, yn dangos pwysigrwydd lleihau allyriadau trafndiaeth yng Nghymru fel rhan o'r

¹ Nodir y diffiniad o awdurdod cenedlaethol perthnasol yn adran 47 o CCA 2008.

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

² [Rheoliadau Deddf yr Amgylchedd \(Cymru\) 2016 \(Diwygio Targed Allyriadau 2050\) 2021](#)

uchelgais hwn a chefnogaeth Llywodraeth Cymru o blaid ymestyn targedau ar gyfer defnyddio cerbydau trydan.³

4.2 Mae'r Gorchymyn VETS wedi bod mewn grym ers 1 Ionawr 2024 ac mae'n gweithredu'r mandadau ZEV a'r safon CO2.

4.3 Mae'r mandad ZEV yn cynnwys dau gynllun masnachu:

- Y Cynllun Masnachu Cofrestriadau Ceir nad ydynt yn Ddi-Allyriadau (CRTS)
- Y Cynllun Masnachu Cofrestriadau Faniau Nad ydynt yn Ddi-allyriadau (VRTS).

4.4 Mae'r safon CO2 yn cynnwys dau gynllun masnachu:

- Y Cynllun Masnachu CO2 Ceir nad ydynt yn Ddi-allyriadau (CCTS)
- Y Cynllun Masnachu CO2 Faniau nad ydynt yn Ddi-allyriadau (VCTS).

4.5 Mae'r mandad ZEV (CRTS a VRTS) yn gosod targedau blynyddol i weithgynhyrchwyr cerbydau ar gyfer cyfran y ceir a faniau di-allyriadau newydd a gofrestrir yn y DU. Mae targedau ZEV CRTS a VRTS yn dechrau ar 22% ar gyfer ceir a 10% ar gyfer faniau yn 2024, gan godi'n raddol i 80% o geir a 70% o faniau erbyn 2030, ar lwybr i 100% erbyn 2035.

4.6 O fewn y Gorchymyn VETS, mynegir targedau CRTS a VRTS fel targedau canrannol ar gyfer cyfran y cerbydau yn fflyd gweithgynhyrchwyr a all fod yn rhai nad ydynt yn ZEV (h.y. petrol/diesel/hybrid/trydan hybrid plygio i mewn). Mae'r targedau canrannol hyn yn wrthdro i'r targed ZEV - yn 2024, y targed ZEV oedd 22%, felly caniatwyd i fflydoedd gweithgynhyrchwyr fod hyd at 78% yn rhai nad ydynt yn ZEV. Mae'r targedau hyn yn cael eu gorfodi trwy ddyrannu 'lwfansau' i weithgynhyrchwyr sy'n hafal i'r lefel nad ydynt yn ZEV fel cyfran o'u gwerthiant cerbydau cyffredinol, ac yn ei gwneud yn ofynnol i weithgynhyrchwyr cerbydau ildio lwfans ar gyfer pob cerbyd newydd nad yw'n ZEV a gofrestrir mewn blwyddyn galendr.

4.7 Mae'r safon CO2 (CCTS a VCTS) yn gosod targedau llinell sylfaen CO2 ar gyfer gweithgynhyrchwyr cerbydau i sicrhau nad yw eu hallyriadau CO2 nad ydynt yn ZEV ar draws y fflyd yn fwy na lefelau 2021. Mae'r targedau CCTS a VCTS yn cael eu gorfodi trwy ei gwneud yn ofynnol i weithgynhyrchwyr cerbydau ildio un lwfans fesul 1gCO2/km a allyrrir gan eu cerbydau newydd nad ydynt yn ZEV a gofrestrir mewn blwyddyn galendr. Fel gyda'r mandad ZEV, dyrennir lwfansau i weithgynhyrchwyr sy'n hafal i'w llinell sylfaen allyriadau 2021, wedi'u lluosio â'r nifer nad ydynt yn ZEVs y maent yn eu cofrestru ym mhob blwyddyn galendr.

4.8 Felly, bydd gan weithgynhyrchwyr sy'n gorgyflawni yn erbyn eu targedau lwfansau sbâr ar ddiwedd pob blwyddyn galendr. Maent yn rhydd i werthu (h.y. masnachu) y lwfansau hynny i weithgynhyrchwyr, gan gynnwys gweithgynhyrchwyr nad ydynt wedi cydymffurfio â'r gofynion, gan ganiatáu i'r gweithgynhyrchwyr hynny gydymffurfio trwy brynu lwfansau. Er

³ Cymru Sero Net: Cyllideb Garbon 2

enghraifft, bydd gan weithgynhyrchwyr sy'n gorgydymffurfio â'r targed VRTS lwfansau VRTS dros ben. Gellir masnachu/gwerthu'r lwfansau VRTS dros ben hyn i weithgynhyrchwyr eraill, gan gynnwys y rhai nad ydynt wedi cyrraedd eu targedau VRTS.

4.9 Caiff gweithgynhyrchwyr hefyd ddefnyddio hyblygrwydd eraill i gefnogi eu llwybrau i gydymffurfio.

4.10 Mae'r hyblygrwydd hyn yn cynnwys, ymhlith eraill:

4.11 Bancio: Bydd gweithgynhyrchwyr sy'n gorgydymffurfio â'r targedau CRTS neu VRTS mewn blwyddyn yn cael lwfansau dros ben. Gellir bancio'r lwfansau dros ben hyn i'w defnyddio yn erbyn targedau CRTS a VRTS yn y dyfodol am hyd at dair blynedd.

4.12 Benthycu: Bydd gan weithgynhyrchwyr nad ydynt yn cyrraedd eu targedau CRTS neu VRTS mewn blwyddyn ddiffyg o ran lwfansau. Gall gweithgynhyrchwyr fenthycu y diffyg hwn mewn lwfansau o'u dyraniad o lwfansau CRTS / VRTS yn y blyneddoddi i ddod, yn ddarostyngedig i gap blyneddol. Rhaid i weithgynhyrchwyr dalu'r lwfansau CRTS / VRTS a fenthycwyd ar gyfradd adlog flynyddol o 3.5%.

4.13 Trosi: Bydd gan weithgynhyrchwyr sy'n gorgydymffurfio â'r targedau o'r CRTS neu'r VRTS lwfansau CRTS / VRTS dros ben. Gellir trosi'r lwfansau CRTS / VRTS dros ben hyn i'w defnyddio yn erbyn targedau CCTS / VCTS. I'r gwrthwyneb, bydd gan weithgynhyrchwyr sy'n gorgydymffurfio â thargedau'r CCTS / VCTS lwfansau VCTS / CCTS dros ben; gellir trosi'r rhain hefyd i'w defnyddio yn erbyn targedau CRTS / VRTS, yn ddarostyngedig i gap blyneddol.

4.14 Byddai'n ofynnol wedyn i weithgynhyrchwr nad yw'n cyrraedd ei dargedau, boed hynny trwy gofrestrïadau cerbydau, masnachu neu ddefnyddio hyblygrwydd, wneud taliad cydymffurfio.

4.15 O ran hyblygrwydd benthycu a throsi CO2-i-ZEV, cynlluniwyd y rhain yn wreiddiol i fod ar gael o 2024-2026 yn unig, ac roeddent yn ddarostyngedig i gapiau a meini prawf cymhwysedd llym. Roedd hyn i roi cyfnod pontio er mwyn i weithgynhyrchwyr addasu i ofynion newydd pan gyflwynwyd y rheoliad, ac i gydnabod y ffaith y gallai gweithgynhyrchwyr fod â chynlluniau cynnyrch a oedd eisoes ar waith yn ystod proses weithredu'r rheoliad gwreiddiol.

4.16 Gan gydnabod yr heriau byd-eang sy'n wynebu'r diwydiant modur yn ystod y blyneddoddi diwethaf, lansiodd Llywodraeth y DU a'r llywodraethau datganoledig ymgynghoriad i adolygu dyluniad yr hyblygrwydd (gweler adran 5 isod)

4.17 Mae'r offeryn hwn yn diwygio'r Gorchymyn VETS. Mae'n ymestyn hyblygrwydd presennol ac yn cyflwyno hyblygrwydd newydd i ddarparu llwybrau pellach i weithgynhyrchwyr gydymffurfio. Mae hefyd yn lleihau

taliadau cydymffurfio, yn gweithredu newidiadau technegol i gynorthwyo gweithgynhyrchwyr o ran trin cerbydau hybrid plygio i mewn ac yn gwneud rhai diwygiadau technegol bach

5. Ymgynghori

- 5.1 Ar 24 Rhagfyr 2024, lansiodd Llywodraeth y DU, yr Adran Seilwaith (Gogledd Iwerddon), Llywodraeth Cymru a Llywodraeth yr Alban ymgynghoriad cyhoeddus yn gofyn am farn ar fesurau i gefnogi'r broses bontio i geir a faniau di-allyriadau. Cyflwynwyd cyfres o weithdai hefyd i randdeiliaid y diwydiant.
- 5.2 Daeth yr ymgynghoriad i ben ar 18 Chwefror 2025 a daeth dros 600 o ymatebion i law gan ystod o randdeiliaid, gan gynnwys gweithgynhyrchwyr cerbydau, gweithredwyr pwyntiau gwefru, a sefydliadau anllywodraethol.
- 5.3 Ar 7 Ebrill 2025, cyhoeddwyd ymateb ar y cyd gan y llywodraethau i'r ymgynghoriad⁴. Ymrwymodd i ymestyn hyblygrwydd presennol a chreu hyblygrwydd newydd i fynd i'r afael â phryderon gweithgynhyrchwyr, gan hefyd gynnal uchelgeisiau ehangach o ran yr hinsawdd.
- 5.4 Ar 10 Gorffennaf 2025, cynhaliodd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig weithdy pellach gyda'r diwydiant i archwilio'r broses ddeddfwriaethol fanwl ar gyfer gweithredu'r ymrwymadau hyn. Ar 16 Gorffennaf, anfonodd yr Adran ddogfen ymgynghori dechnegol (gyda'r cynigion ysgrifenedig o'r gweithdy) i roi cyfle i randdeiliaid ddarparu barn ffurfiol ar weithrediad deddfwriaethol technegol y diwygiadau a gyhoeddwyd ar 7 Ebrill 2025.
- 5.5 Daeth yr ymgynghoriad technegol i ben ar 7 Awst 2025 a daeth 9 ymateb ysgrifenedig i law: 8 gan weithgynhyrchwyr cerbydau ac un gan gorff masnach. Cytunodd bron pob ymatebydd â'r gweithrediad technegol arfaethedig.
- 5.6 Ochr yn ochr â'r ymgynghoriad, comisiynodd Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig ar y cyd y Pwyllgor Newid Hinsawdd ("CCC") i roi cyngor ar yr offeryn hwn yn unol ag adran 48 o Ddeddf Newid Hinsawdd 2008. Rhoddodd y CCC y cyngor hwn ar 29 Medi 2025 a'i gyhoeddi ar ei wefan⁵.

⁴ <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>

⁵ <https://www.theccc.org.uk/publication/letter-ccc-response-to-secretary-of-state-for-transport-vets-order/>

6. RHAN 2 – ASESIAD EFFAITH RHEOLEIDDIOL

- 6.1 Mae'r RIA hwn yn crynhoi'r pwyntiau allweddol a nodir yn y 'Zero Emission Vehicle Mandate and CO2 Regulations – Vehicle Emissions Trading Schemes Update Cost Benefit Analysis' a luniwyd gan Adran Drafnidiaeth y DU ac a gyhoeddir ochr yn ochr â'r memorandwm esboniadol ar wefan legislation.gov.uk.
- 6.2 Yn ogystal, mae'n cynnwys dosrannu prif effeithiau tebygol y ddeddfwriaeth arfaethedig yng Nghymru.

Asesu effeithiau

Senarios

- 6.3 Disgrifir tair senario graidd yn nadansoddiad y DU ac fe'u defnyddir i arfarnu'r effeithiau.
- 6.4 Mae pob senario yn cael ei chymharu â'i senario wrthffeithiol ei hun, lle mae'r **rhagdybiaeth ar strategaeth gydymffurfio**, ac **allyriadau nad ydynt yn ZEV** yr un fath â'r senario a brofwyd, ond mae'r amgylchedd polisi yr un fath ag yn y llinell sylfaen. Pan ddangosir 'Llinell Sylfaen' ac nad yw'n cael ei nodi fel arall, mae hyn yn rhagdybio VETS a ddeddfwyd ar hyn o bryd gyda'r rhagdybiaethau canolog ar allyriadau nad ydynt yn ZEV a chydymffurfiaeth â VETS.
- 6.5 Mae'r pedair senario fel y'u nodir yn Tabl 1.

Senario	Polisi a Aseswyd	Rhagdybiaeth ar allyriadau nad ydynt yn ZEV	Rhagdybiaeth ar gydymffurfiaeth â VETS
Llinell(au) sylfaen	VETS a ddeddfwyd ar hyn o bryd	Yn unol â phob senario a brofwyd.	
Canolog	VETS gyda newidiadau fel y'u disgrifir yn Rhan 2 o'r ymateb i'r ymgynghoriad ⁴	Fel yr arsylwyd yn 2024.	Cydymffurfiaeth yn y blynyddoedd i ddod a fodlonir yn bennaf trwy werthiant ZEV wedi'u hategu gan drosglwyddiadau CO ₂ .
ZEV Isel	VETS gyda newidiadau fel y'u disgrifir yn Rhan 2 o'r ymateb i'r ymgynghoriad ⁴	Yn lleihau trwy fwy o werthiant Cerbydau Trydan Hybrid Plygio i Mewn (PHEV).	Cydymffurfiaeth yn y blynyddoedd i ddod a fodlonir yn bennaf trwy werthiant ZEV wedi'u hategu gan drosglwyddiadau

			CO ₂ , ar lefel uwch nag yn y senario ganolog.
ZEV Uchel	VETS gyda newidiadau fel y'u disgrifir yn Rhan 2 o'r ymateb i'r ymgynghoriad ⁴	Allyriadau yn dychwelyd i werthoedd llinell sylfaen yn 2025	Sicrheir cydymffurfiaeth trwy gyflawni targedau ZEV yn llawn.

Tabl 1 Senarios a ddadansoddwyd

6.6 Nid yw'r senario ZEV Isel yn rhagdybio'r defnydd mwyaf posibl o'r hyblygrwydd a gynigir, gan nad yw'n ymddangos bod tystiolaeth o gynlluniau gweithgynhyrchwyr yn gyson â strategaeth o'r fath. Mae maint y senario hon yn cael ei lywio gan ddata alldro a rhagolygon y diwydiant ar werthiant PHEV.

6.7 Mae'r senario ZEV Uchel wedi'i chynnwys i gynrychioli sefyllfa lle nad yw'r hyblygrwydd ychwanegol yn cael ei ddefnyddio o gwbl, felly nid oes unrhyw effeithiau o newidiadau i'r hyblygrwydd hyn.

6.8 Mae Dadansoddiad Cost a Budd y DU yn asesu effeithiau trwy newid ym maes polisi;

- Ymestyn mecanweithiau benthyca presennol ac addasiadau i gapiau
- Ymestyn terfynau amser ac addasu'r capiau a gymhwysir i drosglwyddiadau CO₂ i ZEV ar gyfer ceir a faniau
- Galluogi trosglwyddiadau rhwng cynlluniau credyd ceir a faniau; a
- Datgymhwyso unrhyw ddiweddariadau i'r ffactorau defnydd (utility factors) ar gyfer Cerbydau Trydan Hybrid Plygio i Mewn (PHEVs) sy'n gysylltiedig â mabwysiadu'r rheoliad Euro 6e, sef y rheoliad a fydd yn sail i'r gymeradwyaeth gyfatebol ym Mhrydain Fawr

Newid yng nghyfran gwerthiant ZEV

6.9 Mae'r rhagolwg Canolog o werthiant ZEV yn debyg iawn i'r llinell sylfaen tan 2027, ond ar ôl 2027 mae lefel is o werthiant ZEV wrth i'r hyblygrwydd barhau am gyfnod hirach bellach. Cyn 2027, mae newid cyfyngedig o ran gwerthiant ZEV o ganlyniad i lacio capiau ar drosglwyddiadau CO₂ yn 2025 a 2026.

Newid mewn effeithlonrwydd nad ydynt yn ZEV

6.10 Yn y senario llinell sylfaen, rhagdybir bod gweithgynhyrchwyr yn cynnal eu heffeithlonrwydd nad ydynt yn ZEV 2024 nes i'r hyblygrwydd ddod i ben.

Rhagdybir y byddai gweithgynhyrchwyr yn dychwelyd eu heffeithlonrwydd gwerthiant cyfartalog nad yw'n ZEV i'w gwerth llinell sylfaen unigol i leihau cost cydymffurfio. Mae hyn, ar gyfartaledd, ychydig yn uwch na lefelau allyriadau alldro 2021.

- 6.11 Yn y senario Ganolog, mae gweithgynhyrchwyr yn cynnal cerbydau nad ydynt yn ZEV mwy effeithlon tan 2030, i elwa ar hyblygrwydd estynedig.
- 6.12 Yn y senario isel, tybir bod gweithgynhyrchwyr yn gwneud gostyngiadau pellach o ran allyriadau ceir nad ydynt yn ZEV ac yn defnyddio hyn i leihau nifer y ZEVs y mae'n rhaid iddynt eu gwerthu i fodloni'r mandad ZEV.
- 6.13 Yn y senario uchel, rhagdybir bod gweithgynhyrchwyr yn cwrdd â'r targed ZEV ac felly nid oes angen iddynt ddefnyddio'r hyblygrwydd trosglwyddo CO₂. Felly, mae eu heffeithlonrwydd nad ydynt yn ZEV yn cyfateb i'w llinell sylfaen unigol o 2025.
- 6.14 Erbyn 2029, yn y senario Ganolog, byddai ceir nad ydynt yn ZEV tua 0.1% yn fwy effeithlon, ar gyfartaledd, o'i gymharu â 2024. Yn y senario ZEV Isel, byddent tua 6% yn fwy effeithlon ar gyfartaledd.

Newid mewn allyriadau carbon

- 6.15 I grynhoi, mae Dadansoddiad Cost a Budd Llywodraeth y DU yn dod i'r casgliad bod allyriadau carbon yn cynyddu yn gyffredinol o ganlyniad i fabwysiadu mwy o hyblygrwydd oherwydd bod y cynnydd mewn allyriadau o lai o ZEVs yn cael eu gwerthu yn fwy na'r gostyngiad mewn allyriadau o gerbydau glanach nad ydynt yn ZEV.
- 6.16 Mae'r Dadansoddiad Cost a Budd yn ystyried tair senario wahanol. Yn y senario Ganolog, amcangyfrifir bod y gostyngiad mewn arbedion carbon sy'n gysylltiedig â'r newidiadau hyn yn cyfateb i lai na 2% o'r rhai a ddadansoddiwyd yn y dadansoddiad cost a budd ar gyfer y gorchymyn VETS gwreiddiol, rhwng 2025 a 2050.

Newid yng nghyfanswm allyriadau carbon y DU (MtCO_{2e}), yn ôl dull rhwng 2025 a 2050

		2025-2050 (cyfanswm)
Canolog	Ceir	5.6
	Faniau	1.8
	Cyfanswm	7.5

Isel	Ceir	10.5
	Faniau	1.7
	Cyfanswm	12.3

Uchel	Ceir	0
	Faniau	0
	Cyfanswm	0

Newid yng Nghyfanswm Allyriadau Carbon Cymru

6.17 Er mwyn amcangyfrif arbedion carbon Cymru, defnyddiwyd amcanestyniadau traffig ffyrdd y Model Trafnidiaeth Cenedlaethol (Amcanestyniadau Traffig Ffyrdd Cenedlaethol 22)⁶. Ar sail y rheini, amcangyfrifir bod galw traffig Cymru yn 5.6% o alw traffig y DU. Mae'r gyfran hon wedyn wedi'i lluosio â'r Newid yng nghyfanswm allyriadau carbon y DU.

6.18 Ar gyfer y Senario Ganolog, a ddisgrifir uchod, cyfrifir effaith Cymru fel **cynnydd o 0.69 MtCO₂e** dros y cyfnod rhwng 2025 a 2050.

6.19 Mae hyn yn cymharu ag effaith gyffredinol y cynlluniau VETS yng Nghymru, gan ddangos **gostyngiad o 22.89 MtCO₂e rhwng** 2024 a 2050.

Gwerth Presennol Net

6.20 Yn ogystal ag allyriadau carbon, gwnaeth y dadansoddiad cost a budd hefyd asesu effaith y newidiadau polisi arfaethedig ar gostau prynu a gweithredu cerbydau, gofynion seilwaith gwefru, llygryddion aer, annymunoldeb traffig, costau gweinyddol a threthiant anuniongyrchol.

6.21 Yn gyffredinol, amcangyfrifir bod Gwerth Presennol Net y DU yn - **£173m**, cost net i gymdeithas.

6.22 Mae hwn yn ganlyniad disgwyledig, o ystyried bod y dadansoddiad cost a budd gwreiddiol yn nodi y byddai'r polisi yn darparu buddion o oddeutu **£39bn**. Fel y nodwyd yn gynharach, mae hyn yn dangos bod y mwyafrif sylweddol o fuddion y polisi yn cael eu sicrhau o dan y newidiadau i'r cynllun.

⁶ [Amcanestyniadau traffig ffyrdd cenedlaethol - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk)

Ansicrwydd o ran y Gwerth Presennol Net

6.23 O dan y senario isel, mae'r Gwerth Presennol Net sy'n gysylltiedig â'r diwygiadau yn **-£1,366m**.

6.24 O dan y senario uchel, mae'r Gwerth Presennol Net sy'n gysylltiedig â'r diwygiadau hyn yn **£0m**.

Gwerth Presennol Net Cymru

6.25 Nid oes astudiaeth fanwl wedi'i chynnal o gyfran y buddion a'r costau y gellid eu neilltuo i Gymru yn sgil cymhlethdod y dasg. Nid yw rhai o'r costau e.e. costau gweinyddu'r llywodraeth yn berthnasol i Gymru. Mae'n rhesymol dod i'r casgliad na fydd y costau a'r buddion yn annhebyg i gyfran Cymru o boblogaeth Prydain Fawr, 4.78% (data Cyfrifiad 2021). Gan ddefnyddio'r cyfrifiad hwn, byddai'r Gwerth Presennol Net i Gymru yn **-£8.3m**.

Casgliad

6.26 Gwnaeth yr ymateb i'r ymgynghoriad dynnu sylw at y ffaith bod heriau byd-eang parhaus o ran costau cynhyrchu a defnydd wedi golygu nad yw costau cerbydau trydan wedi gostwng mor gyflym ag y disgwyliwyd yn wreiddiol, tra bod prisiau trydan wedi codi'n sylweddol. Mae'n bosibl bod y ddau ffactor wedi cyfrannu at alw gwannach na'r disgwyl am gerbydau ymhlith defnyddwyr.

6.27 Er bod yr hyblygrwydd a gyflwynwyd yn arwain at Werth Presennol Net negatif, maent yn cael eu hystyried yn bragmatig ac y gellir eu cyfiawnhau o ystyried y pwysau a deimlir gan weithgynhyrchu domestig, ac o ystyried bod y cynlluniau VETS yn parhau i fod yn uchelgeisiol o'u cymharu â'r sefyllfa yn fyd-eang.