

Aseiad Effaith Rheoliadol: Taliadau a godir ar loriau sy'n defnyddio'r ffordd.

Mawrth 2005



HM TREASURY



Tollau Tramor a Chartref EM
HM Customs and Excise

Department for
Transport



HM TREASURY



Tollau Tramor a Chartref EM
HM Customs and Excise

Department for
Transport

Aseiad Effaith Rheoliadol:

Taliadau a godir ar loriau sy'n
defnyddio'r ffordd.

Mawrth 2005

© Hawlfraint y Goron 2005

Cyhoeddwyd gyda chaniatâd Trysorlys EM ar ran Rheolwr Swyddfa Storfa Ei Mawrhydi.

Gellir ail-greu cynnwys y ddogfen yma (ar wahân i'r Arfbais Frenhinol a logos adranau) yn rhad ac am ddim ar unrhyw ffurf neu gyfrwng ar yr amod ei fod yn cael ei ail-greu yn gywir ac nid yw'n cael ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol. Rhaid i'r deunydd cael ei gydnabod fel hawlfraint y Goron a dylid nodi enw'r ddogfen.

Dylid unrhyw ymholiadau yn ymwneud â'r hawlfraint yn y ddogfen cael ai anfon i:

The Licensing Division
HMSO
St Clements House
2-16 Colegate
Norwich
NR3 1BQ

Ffacs: 01603 723000
E-bost: licensing@cabinet-office.x.gsi.gov.uk

Cysylltiadau Trysorlys EM

Taliadau a godir ar loriau sy'n defnyddio'r ffordd.:
www.hm-treasury.gov.uk

Am wybodaeth bellach am y Trysorlys a'i waith, cysylltwch â:

Correspondence and Enquiry Unit
Adran y Trysorlys / HM Treasury
1 Horse Guards Road
London
SW1A 2HQ

Ffôn: 020 7270 4558
Ffacs: 020 7270 4861
E-bost: ceu.enquiries@hm-treasury.gov.uk

Cysylltiadau Tollau Tramor a Chartref EM

Gellir cael y ddogfen hon hefyd o wefan Cyllid a Thollau Ei Mawrhydi yn:
www.hmce.gov.uk

Gwasanaeth Cyngori Cenedlaethol:
0845 010 03000

E-bost: lruc.enquiries@hmce.gov.uk

Cysylltiadau Adran Drafnidiaeth

Gwefan yr Adran Drafnidiaeth:
www.dft.gov.uk

Am wybodaeth bellach am yr AD a'u gwaith, cysylltwch â:

Enquiry Service
Department for Transport
Great Minster House
76 Marsham Street
London SW1 4DR

Ffôn: 020 7944 8300
Ffacs: 020 7944 6589
E-bost: lruc@dft.gsi.gov.uk

CYNNWYS

	Tudalen
Pennod 1 Rhagarweiniad	3
Pennod 2 Dewisiadau	7
Pennod 3 Costau a buddion	11
Pennod 4 Aseidiadau	21
Pennod 5 Cydymffurfiad, gorfodaeth a sancsiynau	25
Pennod 6 Monitro ac adolygu	27
Pennod 7 Cynnydd ac ymgynghori	29
Pennod 8 Crynodeb	33
Llyfryddiaeth	35

RHAGARWEINIAD

CYHOEDDI

1.1 Mae'r tâl a godir ar lorïau sy'n defnyddio'r ffordd (LRUC –Lorry Road User Charge) wedi'i gynllunio i gyflawni ymrwymiad maniffesto'r Llywodraeth i sicrhau bod pob lori sy'n defnyddio ffyrdd y DU yn cyfrannu'n deg a chyfartal tuag at y costau y maent yn eu hachosi. Bwriad y tâl yw moderneiddio trethu'r diwydiant cludo yn unol â'r amcanion y mae'r Llywodraeth wedi'u pennu ar gyfer y LRUC.

1.2 Mae'r Llywodraeth yn cydnabod bod llawer o weithredwyr eisoes yn cyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi, drwy doll ecseis cerbydau (VED Vehicle Excise Duty) y DU a tholl tanwydd, ac felly maent wedi cadarnhau y caiff gostyngiad treth mantoli ei ddarparu ar ffurf gostyngiad mewn toll tanwydd i lorïau sy'n defnyddio tanwydd y mae toll y DU wedi'i dalu arno.

1.3 Mae ymarfer caffael wedi'i ddechrau ar gyfer LRUC. Gofynnir i ddarpar gyflenwyr gynnig a datblygu atebion technolegol penodol i fodloni gofynion y Llywodraeth. Disgwylir y caiff contractau eu cynnig o ganlyniad i'r ymarfer hwn oddeutu diwedd 2005.

1.4 Mae'r adroddiad hwn yn cael ei gyflwyno cyn i'r caffaeliad gael ei gwblhau, ac ar gam pan nad yw'r ateb VEDhnolegol nac felly'r costau tebygol wedi'u sefydlu'n bendant, oherwydd bod y broses gaffael yn gofyn i'r farchnad gynllunio'r ateb a fyddai'n bodloni'r gofynion orau. Felly, mae'n ymdrin â'r hyn sy'n hysbys hyd yma ac mae'n egluro rhai o dybiaethau'r Llywodraeth am fuddion a chostau. Bydd y Llywodraeth yn ystyried y costau'n fanwl wrth asesu'r achos busnes ar gyfer yr atebion posibl, a byddant yn rhyddhau mwy o wybodaeth cyn gynted ag y bydd contractau wedi'u llofnodi ar ddiwedd y broses gaffael (disgwylir y caiff contractau eu cynnig o ganlyniad i'r broses hon oddeutu diwedd 2005). Mae llawer o'r wybodaeth hon yn sensitif yn fasnachol a byddai'n niweidio'r broses gaffael pe câi'r wybodaeth hon ei chyhoeddi cyn cwblhau'r broses gaffael.

1.5 Wrth ddatblygu LRUC, mae'r Llywodraeth wedi gweithio'n agos iawn gyda chynrychiolwyr cludiant y DU a diwydiannau perthynol, ac mae cynnydd wedi'i gyhoeddi'n rheolaidd mewn cyfres o Adroddiadau Cynnydd. Gellir gweld crynodeb manylach o'r cynnydd sydd wedi'i wneud hyd yma gyda LRUC ym Mhennod 7. Cyhoeddir adroddiad cynnydd pellach cyn hir.

AMCANION

1.6 AmcanLRUC yw sicrhau bod pob lori sy'n defnyddio ffyrdd y DU, waeth beth fo'u cenedligrwydd, yn cyfrannu'n deg a chyfartal tuag at y costau y maent yn eu hachosi. Nid oes penderfyniadau wedi'u gwneud am strwythur y gyfradd eto, ond mae'r Llywodraeth yn bwriadu y bydd modd amrywio'r tâl i adlewyrchu'r costau sy'n gysylltiedig â defnyddio'r ffordd, megis newid hinsawdd ac ansawdd awyr lleol.

1.7 Mae'r Llywodraeth yn ymwybodol y dylai'r system newydd weithio gyda'r diwydiant, ac nid yn ei erbyn, felly byddant yn ceisio gweithredu LRUC mewn modd sy'n lleihau unrhyw faich gweinyddol i gludwyr tra hefyd yn lleihau unrhyw beryglon o dwyll. Drwy weithio'n agos gyda'r diwydiant cludo, gellir cyflwyno tâl defnyddiwr sy'n

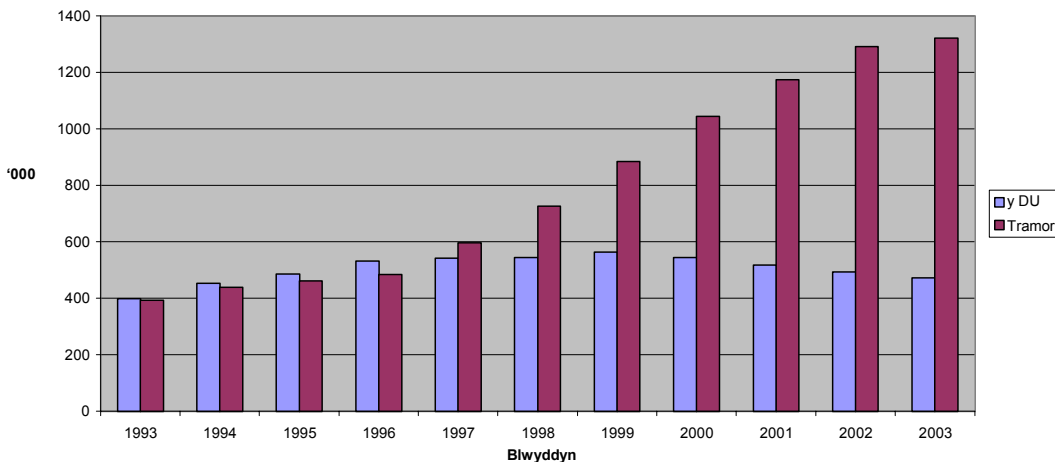
diwallu anghenion y sector ac yn darparu amgylchedd VEDach i bob cludwr sy'n gweithredu yn y DU.

ASESIAD RISG

Pwysigrwyd 1.8 Mae'r sector cludiant ffordd yn chwarae rhan bwysig mewn sicrhau economi cynhyrchiol, ac mae'n gyfrifol am y rhan fwyaf o symudiadau llwythi o fewn y DU. Yn 2002, roedd yn cyfrif am dros 80 y cant o'r nwyddau a godwyd (tunelli), a thros 60 y cant o'r nwyddau a symudwyd (cilometrau tunnell) ym Mhrydain Fawr¹. Mae'r oruchafiaeth hon yn codi o gost-ffeithiolrwydd a hyblygrwydd cludiant ffordd, yn enwedig dros bellteroedd byr, a'i hyblygrwydd o ran gofynion newidiol cwsmeriaid.

1.9 Mae pwysigrwydd cludiant ffordd wedi cynyddu ers creu'r farchnad sengl Ewropeaidd, a'r twf mewn masnach rhwng aelod wladwriaethau o ganlyniad i hynny. Cynyddodd y nifer o lorïau wedi'u cofrestru dramor sy'n teithio i Brydain Fawr dros 200 y cant yn y degawd hyd at 2003². Hefyd, mae cynnydd wedi bod yn nifer y teithiau gan gludwyr y DU i dir mawr Ewrop, er nad yw cyfradd y cynnydd mor fawr ag ydyw ar gyfer cerbydau tramor yn dod i'r DU – ac mae'r nifer o deithiau o'r DU dramor wedi lleihau'n raddol ers cyrraedd uchafbwynt ym 1999. Mae'r tueddiadau hyn wedi'u harddangos yn Ffigwr 1.

Ffigwr 1 Cerbydau nwyddau ffordd wedi'u pweru sy'n teithio i dir mawr Ewrop, yn ôl gwlad eu cofrestrriad
Ffynhonnell: AD: Cerbydau Nwyddau Ffordd sy'n Teithio i Dir Mawr Ewrop – Chwarter 3 2004, Llundain, Tachwedd 2004



1.10 Gallai ffactorau amrywiol helpu i egluro cryfder cymharol twf cludwyr tramor sy'n cludo llwythi rhwng tir mawr Ewrop a'r DU. Yn arbennig, mae maint mewnforion nwyddau i'r DU wedi bod yn cynyddu'n gyflymach nac allforion o'r DU. Gall hyn fod o les i gludwyr tramor, am fod ganddynt well mynediad uniongyrchol at ddechreuwr y teithiau hyn.

Y gyfundrefn 1.11 Ar hyn o bryd, mae nifer o gludwyr yn cyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi yn y DU drwy VED a tholl tanwydd y DU. Fodd bynnag, dim ond ar gyfer cerbydau sydd wedi'u cofrestru yn y DU (ar gyfer VED) neu gludwyr sy'n prynu eu tanwydd o fewn y DU y mae'r trethi hyn yn daladwy. O ganlyniad, telir gwahanol symiau o dreth y DU yn dibynnu ymhle mae cerbydau wedi'u cofrestru, ac ymhle y caiff tanwydd ei brynu.

¹ AD: Ystadegau Trafnidiaeth ar gyfer Prydain Fawr, Llundain, Hydref 2004

² AD: Cerbydau Nwyddau Ffordd sy'n Teithio i Dir Mawr Ewrop – Chwarter 3 2004, Llundain, Tachwedd 2004

1.12 Nid yw cludwyr sy'n gyrru ar ffyrdd y DU gan ddefnyddio tanwydd sydd wedi'i brynu o'r tu allan i'r DU yn cyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi, sy'n achosi colledion refeniw sylweddol i drysorlys y DU.

1.13 Mae costau tanwydd yn cyfrif am oddeutu 20-30 y cant o gyfanswm costau rhedeg cerbydau i gludwyr y DU³, sy'n eu gwneud yn sensitif iawn i wahaniaethau mewn costau tanwydd rhwng y DU a gweddill Ewrop.

1.14 O ganlyniad, mae rhai cludwyr yn prynu tanwydd mewn gwledydd eraill, yn enwedig gwlad Belg, Ffrainc, Iwerddon, Lwcsembwrg, yr Iseldiroedd a Sbaen, i deithio yn y DU. Bydd gan HGV nodweddiadol sy'n teithio yn y DU gynhwysedd tanc tanwydd o 1,200 litr o leiaf, gan ei alluogi i deithio tua 3,000km⁴ heb orfod ail-lenwi'r tanc. Gyda hyd taith ar gyfartaledd o 640km i gludwyr tramor yn y DU, mae'n amlwg mai ychydig iawn o HGVs tramor fydd yn gorfod ail-lenwi eu tanciau o fewn y DU – ac felly ychydig iawn fydd yn cyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi.

1.15 Yn 2003 cyhoeddodd Tollau Tramor a Chartref EM amcangyfrifon o golledion refeniw ym Mhrydain Fawr⁵. Mae'r amcangyfrifon hyn yn awgrymu, yn 2002, bod llywodraeth y DU wedi colli dros £300 miliwn mewn refeniw treth⁶ oherwydd gweithredwyr cludiant y DU a rhai tramor yn siopa disel dros ffiniau.

Tueddiadau'r dyfodol

1.16 Mae datblygiad patrymau masnach o fewn Undeb Ewropeaidd sydd wedi'i ehangu yn awgrymu y bydd y galw am wasanaethau cludiant ffordd rhyngwladol yn parhau i gynyddu. Mae lefel uwch o ffynonellu rhyngwladol yn golygu y gallai nwyddau gael eu cludo dros bellteroedd llawer mwy nac yn y gorffennol. Mae cwmnïau wedi ceisio defnyddio lleoliadau cynhyrchu rhatach, wedi canoli canolfannau cynhyrchu i gael economïau graddfa, ac maent wedi cynyddu defnydd VEDhnegau cynhyrchu 'munud olaf' (sy'n golygu danfon nwyddau'n amlach, ond bod y danfoniadau'n llai).

1.17 Canlyniad hyn yw bod y DU yn debygol o weld mwy o ddefnydd o'r rhwydwaith ffyrdd cyhoeddus, ac felly cynnydd yn y costau a achosir, gan lorïau tramor a rhai domestig. Ar yr un pryd, os oes mwy o gludwyr yn gweithredu ar draws ffiniau rhyngwladol, bydd mwy o gyfle i rai cludwyr osgoi cyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi drwy brynu eu tanwydd y tu allan i'r DU.

CYD-DESTUN EWROPEAIDD

1.18 Mae nifer o wledydd Ewropeaidd eraill yn defnyddio cynlluniau codi tâl ar lorïau, mewn amrywiaeth o wahanol ffurfiau. Mae rhai aelod wladwriaethau, er enghraifft gwlad Belg, Sweden a'r Iseldiroedd, yn defnyddio taliadau sy'n seiliedig ar amser (neu 'vignettes') ar gyfer lorïau. Yn y cyfamser, mae'r Almaen, Awstria a'r Swistir i gyd wedi cyflwyno taliadau llwyddiannus yn seiliedig ar bellter dros rannau mawr o'u rhwydweithiau ffyrdd yn y blynyddoedd diwethaf, tra mae eraill (megis Ffrainc, yr Eidal a Sbaen) yn codi tollau ar draffyrdd unigol ar gyfer lorïau a cherbydau eraill.

1.19 Mae dau ddarn o ddeddfwriaeth yr UE sy'n effeithio ar gynlluniau codi tâl ffordd ar lorïau o fewn yr UE:

³ Ffynhonnell: Cymdeithas Trafnidiaeth Llwythi

⁴ AD: Arolwg o Weithgaredd Cerbydau Tramor yn 2003, Llundain, Tachwedd 2003. Mae'n tybio effeithlonrwydd tanwydd o 2.5km y litr.

⁵ Tollau Tramor a Chartref EM: Mesur a thrin colledion treth anuniongyrchol Rhagfyr 2003.

⁶ Nid yw'r ffigwr hwn yn cynnwys siopa dros y ffin yn Iwerddon.

Cyfarwyddeb rhyngymarferoldeb

1.20 Amcan y Gyfarwyddeb 'Rhyngymarferoldeb' yw gwneud systemau codi tâl ffordd electronig yn yr UE yn rhyngymarferol, fel y gall fod yn bosibl yn y pen draw i gael un contract ar gyfer y dull talu ac un uned ym mhob cerbyd ac y gall fod yn bosibl i yrru ar draws Ewrop a derbyn un gyfriflen neu anfoneb ar gyfer yr holl gostau a achoswyd ar y gwahanol systemau a ddefnyddiwyd. Gelwir hyn y Gwasanaeth Toll Electronig Ewropeaidd (GTEE).

1.21 Er bod y Gyfarwyddeb wedi bod mewn grym ers mis Mai 2004, yn ymarferol ni chaiff ei heffaith ei theimlo tan mae penderfyniadau amrywiol wedi'u gwneud. Cam 1 yw diffinio'r gwasanaeth, sydd i fod i'w gwblhau hyn erbyn Gorffennaf 1, 2006. Cam 2 yw cynnig y gwasanaeth i bob HGV sydd dros 3.5 tonnelli a choetsis teithiau hirion 3 blynedd yn ddiweddarach (h.y. wedi'i gynllunio ar gyfer canol 2009). Cam 3 yw cynnig hyn i bob cerbyd 5 mlynedd yn ddiweddarach (h.y. wedi'i gynllunio ar gyfer canol 2011).

Cyfarwyddeb Eurovignette

1.22 Mae'r 'Gyfarwyddeb Eurovignette' yn gosod fframwaith cyffredin ar gyfer tollau HGV a thaliadau defnyddwyr ledled yr UE. Mae'r Gyfarwyddeb hefyd yn gosod fframwaith (gan gynnwys cyfraddau isaf) ar gyfer VED a threthi cyffelyb mewn Aelod Wladwriaethau eraill. Mae'r rhan o'r Gyfarwyddeb sy'n ymwneud â thollau wrthi'n cael ei diwygio yn dilyn cynnig gan y Comisiwn Ewropeaidd yn 2003.

CYLLID A THOLLAU EM

1.23 Yn amodol ar gymeradwyaeth i ddeddfwriaeth sydd ar hyn o bryd gerbron y Senedd, mae Tollau Tramor a Chartref EM a Chyllid y Wlad yn ymuno i greu un sefydliad newydd o'r enw Cyllid a Thollau EM (HMRC). Ni fydd yr uniad yn achosi unrhyw newid arwyddocaol i bwerau presennol y Tollau na'r Cyllid. Mae nodyn cyngor drafft⁷ wedi'i gynhyrchu am bwerau cyfreithiol HMRC, y dull y bydd swyddogion HMRC yn ei ddefnyddio wrth ymdrin â threthdalwyr a hawl wyr, a hawliau rhai o'r mathau o bobl y byddant yn ymdrin â hwy. Er mwyn cysondeb, mae'r holl gyfeiriadau perthnasol yn yr AERh hwn at HMRC.

⁷ Drafft Pwerau Cyllid a Thollau EM HMRC a'ch hawliau chi Ionawr 2005

2

DEWISIADAU

2.1 Mae'r Bennod hon yn disgrifio'r prif ddewisiadau y mae'r Llywodraeth wedi'u hystyried wrth ddatblygu eu cynlluniau i godi tâl ar ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau.

DEWIS A: GWNEUD DIM

2.2 Roedd datganiad y Llywodraeth yn yr Adroddiad Cyn-Cyllideb 2000 (gweler Pennod 7) yn cydnabod bod angen moderneiddio'r dull o drethu'r diwydiant cludiant. Byddai peidio â gwneud unrhyw beth yn cadw'r sefyllfa bresennol, ac yn methu â mynd i'r afael â'r peryglon a nodwyd ym Mhennod 1. Ni fyddai'n cyflawni unrhyw un o'r amcanion y mae'r Llywodraeth wedi'u datgan a byddai'n methu darparu system decach lle mae pob cludwr yn cyfrannu'n deg a chyfartal at y costau y maent yn eu hachosi.

DEWIS B: CYFLWYNO TÂL A GODIR AR LORIAU SY'N DEFNYDDIO'R Ffordd

2.3 Byddai LRUC yn dâl newydd a gâi ei godi ar bob lori, waeth beth fo eu cenedligrwydd, sy'n defnyddio ffyrdd y DU. Mae'r Llywodraeth yn cydnabod bod nifer o weithredwyr eisoes yn cyfrannu tuag at y costau y maent yn eu hachosi, drwy VED y DU a tholl tanwydd, ac felly mae wedi cadarnhau y caiff gostyngiad treth mantoli ei ddarparu ar ffurf gostyngiad mewn toll tanwydd i lorïau sy'n defnyddio tanwydd y mae toll y DU wedi'i dalu arno (gweler Blwch 2.1). Mae'r Llywodraeth wedi ystyried amrywiaeth o ffyrdd i ddechrau defnyddio LRUC, ac fe drafodir y rhain yn yr is-ddewisiadau isod.

TÂL SEILIEDIG AR AMSER

2.4 Byddai tâl seiliedig ar amser yn cynnwys cynllun talu ymlaen llaw lle y câi tystysgrif amser ei chyhoeddi a'i rhoi ar ffenestr flaen y cerbyd. Fe allai amrywio'n unol â phwysau a chynllun echel y lori, yn debyg i'r modd y caiff VED ei strwythuro. Byddai'r tâl yn dibynnu ar yr amser y byddai cerbyd yn ei dreulio yn y DU, ac mae'n bosibl y gellid ei weinyddu ochr yn ochr â lefelau VED gostyngedig neu gynllun ad-dalu toll tanwydd.

TÂL SEILIEDIG AR BELLTER

2.5 Ar gyfer tâl seiliedig ar bellter, mae angen rhyw ddull o fesur y pellter y mae lorïau'n ei deithio ar ffyrdd y DU a chodi tâl ar weithredwyr, waeth beth fo gwlad eu tarddiad. Mae dwy ffordd y gellid gwneud hyn - cynllun â llaw a chynllun awtomataidd. Byddai'r naill gynllun a'r llall yn golygu defnyddio rhyw fath o offer mesur pellter wedi'i ffitio ar gerbydau sy'n talu, hyd yn oed os mai dim ond y tacograff neu'r odometr ydyw. Gellid amrywio'r gyfradd dalu am bob cilometr yn ôl y math o gerbyd, i ganiatáu i'r cynllun fod yn adlewyrchiad gwell o'r effaith amgylcheddol, y niwed i'r ffordd a chostau eraill y mae traffig lori'n eu hachosi. Gan ddibynnu ar y math o gynllun a ddefnyddid, gellid hefyd amrywio'r tâl mewn perthynas â'r amser o'r dydd a'r math o ffordd.

Cynllun â llaw

2.6 Gallai cynllun a ‘weithredir â llaw’ gynnwys cofnodi milltired y cerbyd yn rheolaidd. I gludwyr y DU, efallai y gellid casglu hyn fel rhan o’r prawf MOT blynyddol. Byddai angen cofnodi darlleniadau tacograff â llaw bob tro y byddai cerbyd yn cyrraedd neu’n gadael y DU, i sicrhau mai dim ond pellter a deithir o fewn y DU oedd yn agored i LRUC. Gellid defnyddio system gyffelyb ar gyfer cludwyr tramor, eto gan gymryd darlleniadau tacograff wrth gyrraedd neu adael y DU. Byddai angen archwiliadau ar hap, gyda chosbau priodol, i helpu i leihau’r perygl o ddatganiadau milltired twyllodrus.

Cynllun awtomataidd

2.7 Dan y dewis hwn, byddai gweithredwyr lorïau yn cofrestru ar gyfer LRUC ac yn cael uned wedi’i gosod ym mhob lori i fesur y pellter a deithiwyd yn awtomatig. Câi’r tâl ei gyfrifo’n ganolog ar sail gwybodaeth a gâi ei thrawsyrru o’r uned ar y lori. Byddai gweithredwyr lorïau’n derbyn datganiad rheolaidd o’r swm o LRUC sy’n ddyledus ganddynt, a’u hawl i dderbyn ad-daliadau dan y cynllun ad-dalu toll tanwydd cysylltiedig.

Blwch 2.1: Mantoli gostyngiadau treth

Mae'r Llywodraeth yn cydnabod bod nifer o gludwyr sy'n gweithredu yn y DU eisoes yn cyfrannu tuag at y costau y maent yn eu hachosi, drwy dreth ecseis cerbydau'r DU a tholl tanwydd, ac maent wedi cyhoeddi y bydd gostyngiadau treth mantoli ar gyfer gweithredwyr lorïau pan gaiff LRUC ei gyflwyno. Mae'r Llywodraeth wedi penderfynu mai'r ffordd orau o fantoli'r taliad yw drwy ostyngiad mewn toll tanwydd y DU, oherwydd nid yw lefelau presennol VED yn ddigon uchel i ganiatáu mantoli taliad LRUC tebygol cerbyd nodweddiadol yn llawn.

Dynodwyd dau ddull o gyflawni'r gostyngiad treth ar y tanwydd a ddefnyddir mewn lorïau:

- defnyddio tanwydd newydd sydd wedi'i farcio: byddai hyn yn golygu purfeydd yn cynhyrchu tanwyddau newydd sydd wedi'u marcio'n gemegol a'u gwerthu i weithredwyr cludiant yn unig i'w defnyddio mewn cerbydau sy'n talu. Byddai'r doll yn is nag ar gyfer tanwydd heb ei farcio.
- cynllun ad-dalu: byddai gludwyr yn parhau i brynu disel ffordd arferol am y pris llawn, ond byddent yn gallu adennill ad-daliad ar gyfer pob litr o danwydd y mae toll y DU wedi'i dalu arno ac a ddefnyddir mewn cerbydau sy'n agored i LRUC. Fel arfer, disgwylid mantoli'r ad-daliad yn erbyn y LRUC mewn un broses weinyddol.

Ymgynghorodd y Llywodraeth gyda'r diwydiannau olew a chludiant, yn ogystal â'u hymchwil eu hunain ar y dewisiadau hyn.

O ystyried pryderon y diwydiannau cludiant ac olew, penderfynodd y Llywodraeth ddatblygu cynllun ad-dalu i gyflawni'r gostyngiadau mewn toll tanwydd. Y prif resymau dros hyn yw y byddai ar danwydd wedi'i farcio angen isadeiledd costus, a fyddai hefyd yn achosi costau amgylcheddol yn uniongyrchol a thrwy'r angen am ddanfoniadau ychwanegol. Hefyd, byddai cwestiynau am sicrhau bod tanwydd wedi'i farcio ar gael ledled y wlad i weithredwyr cludiant, ac fe gâi costau ychwanegol eu hachosi drwy fod angen darparu ar gyfer fersiynau wedi'u marcio o danwyddau eraill yn ogystal â disel. Er y byddai cynllun ad-dalu yn golygu bod rhaid i gludwyr gadw cofnodion o'u defnydd tanwydd, gellid cyflawni hynny drwy systemau electronig awtomataidd a fyddai'n caniatáu gweinyddu cyffredin gyda LRUC - gan arwain at economïau graddfa, cyfnewid llai o arian yn gyffredinol a chroeswiro data i wneud sicrwydd a gorfodaeth yn fwy effeithiol. Byddai'n rhaid i gynllun ad-dalu gael mesurau atal twyll digonol i sicrhau bod y cynllun cyfan yn bodloni ei amcanion o degwch.

DEWISIADAU ERAILL A YSTYRIWYD

2.8 Mae'r Llywodraeth wedi ystyried nifer o ddewisiadau eraill, ond wedi'u gwrthod ar wahanol gamau datblygu eu cynlluniau ar gyfer LRUC. Enghreifftiau yw:

- **Hunanreoleiddio** Byddai hyn yn dibynnu ar y diwydiant i fabwysiadu arferion gweithio gwahanol i gyflawni amcanion y Llywodraeth. Fodd bynnag, y mater allweddol yma yw cyfrannu'n deg tuag at gostau. Yn y DU fe gyflawnir hyn drwy fesurau trethu. Yn amlwg, ni allai hunanreoleiddio ei hun wneud unrhyw beth i wella strwythur y system dreth. Barn y Llywodraeth yw nad oes modd i hunanreoleiddio'n unig weithio yn yr amgylchiadau hyn. Ni ellir moderneiddio system drethu drwy ddibynnu ar gludwyr o'r DU a rhai tramor i newid eu hymddygiad.

- **Torri toll tanwydd i lefelau cyfartalog yr UE** Mae rhai sylwebwyr wedi dadlau y gellid gostwng toll tanwydd i gludwyr naill ai drwy ddefnyddio tanwydd newydd wedi'i farcio neu ad-daliad toll tanwydd i gerbydau sy'n talu, neu y gellid gostwng toll tanwydd ar lefel genedlaethol. Byddai gostyngiadau mewn toll tanwydd, ar eu pennau eu hunain, yn lleihau'r gost o ddefnyddio ffyrdd y DU, gan arwain at lefelau traffig uwch. Byddai hyn yn ychwanegu at gostau amgylcheddol a thagiant, yn enwedig os câi toll tanwydd ei gostwng ar lefel genedlaethol. Caiff pob penderfyniad am doll tanwydd ei wneud gan Ganghellor y Trysorlys fesul Cyllideb, gan ystyried yr holl ffactorau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol. Ni fyddai gostwng toll tanwydd yn cyflawni amcanion y Llywodraeth ar gyfer LRUC ychwaith, oherwydd y byddai'n dal i fethu sicrhau bod pob lori sy'n defnyddio ffyrdd y DU yn cyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi.
- **Trethu cludwyr tramor wrth iddynt gyrraedd, neu adael, y DU neu ei gwneud yn ofynnol i bob cludwr adael y DU gyda thanc tanwydd sy'n llawn, neu bron yn llawn.** Er y gallai'r dewisiadau hyn, mewn egwyddor, sicrhau bod cludwyr tramor yn cyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi yn y DU, mae rhwystrau ymarferol sylweddol. Byddai codi treth ar gludwyr tramor yn unig yn amlwg yn gwahaniaethu ar sail cenedligrwydd, ac felly byddai yn erbyn cyfraith yr UE. Mae'n debygol yr ystyrir unrhyw ofyniad i brynu nwydd penodol (yn yr achos hwn, tanwydd) fel gosod cyfyngiadau ar fewnforion ac allforion, ac ni fyddai hynny'n gydnaws gydag ymrwymïadau Cytundeb yr UE. Os byddai'r orfodaeth angenrheidiol yn achosi oediad i gerbydau sy'n gadael, gallai hyn hefyd greu rhwystr ymarferol i symudiad rhydd nwyddau. Felly, mae'r Llywodraeth o'r farn nad yw rhoi'r mathau hyn o ymrwymïadau ar gludwyr wrth gyrraedd, neu wrth adael, y DU yn ddewis ymarferol.

DEWIS A: GWNEUD DIM

3.1 Nid oes unrhyw gostau na buddion uniongyrchol o wneud dim. Ond ni fyddai'n gwneud unrhyw beth i roi sylw i'r risgiau a nodwyd ym Mhennod 1. Byddai'n golygu bod y cludwyr hynny sy'n prynu eu tanwydd yn y DU yn parhau i fod ag anfantais sylweddol o'u cymharu â'r rhai hynny sy'n siopa ar draws ffiniau. Ar ben hynny, byddai'n galluogi cludwyr sy'n gyrru ar ffyrdd y DU gan ddefnyddio tanwydd a brynwyd y tu allan i'r DU i barhau i beidio â chyfrannu at y costau y maent yn eu hachosi, gan arwain at golledion sylweddol i drysorlys y DU.

DEWIS B: CYFLWYNO TÂLIADAU A GODIR AR LORIAU SY'N DEFNYDDIO'R Ffordd

3.2 Gellid rhoi cynllun o'r fath ar waith mewn amrywiaeth o wahanol ffyrdd, fel y disgrifir ym Mhennod 2. Byddai gan benderfyniadau ar sut i roi tâl o'r fath ar waith effaith ar fuddion a chostau. Dim ond asesiad rhannol y mae modd ei ddarparu ar hyn o bryd, oherwydd y bydd costau a buddion LRUC yn dibynnu'n faterol ar yr atebion VEDhnegol a ddaw o'r broses gaffael, ac ar benderfyniadau sydd heb eu gwneud eto am lefel a strwythur graddfeydd taliadau LRUC. Mae'r adran hon yn nodi'r sectorau busnes a gânt eu heffeithio gan LRUC a'r meysydd bras lle gallai fod buddion a chostau; yna mae mynd yn ei blaen i ystyried sut mae pob un o'r tri amrywiolyn yn cymharu o ran y buddion a'r costau hynny.

Y sectorau busnes a gânt eu heffeithio

3.3 Ar hyn o bryd, cyn sefydlu unrhyw strwythur graddfa, nid yw'n bosibl enwi'n gywir yr holl fusnesau a gânt eu heffeithio. Nid oes penderfyniadau terfynol wedi'u gwneud ychwaith am y categorïau eithrio a allant fod yn berthnasol ar gyfer LRUC a bydd hyn yn amlwg yn effeithio ar wir nifer y cerbydau sydd wedi'u cynnwys o fewn sgôp LRUC.

3.4 Fodd bynnag, mae'n amlwg mai'r prif sector y bydd LRUC yn effeithio arno fydd y diwydiant cludiant. Mae'r Llywodraeth yn amcangyfrif y daw oddeutu 450,000 o HGVs y DU, wedi'u gweithredu gan 100,000 o weithredwyr HGV cofrestredig y DU, o fewn sgôp y tâl. Mae ystadegau'r Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (AGCG) yn awgrymu bod gan 87% o'r gweithredwyr hyn 5 neu lai o gerbydau wedi'u nodi ar eu trwydded weithredu, mae gan 12% rhwng 6 a 50 o gerbydau, a dim ond 1% sydd â 50 neu fwy o gerbydau.

3.5 Bydd LRUC hefyd yn cael effaith anuniongyrchol ar y sectorau canlynol:

- cwmnïau llogi/prydlesu yn y farchnad lorïau;
- gwneuthurwyr lorïau;
- cwmnïau tanwydd;
- gweithredwyr porthladdoedd;
- cwsmeriaid cludwyr;

- defnyddwyr/unigolion;
- llywodraeth leol a chanolog; a
- defnyddwyr eraill, megis cwmnïau adennill.

Buddion

3.6 Yn dibynnu ar sut y caiff LRUC ei weithredu, gallai ddarparu rhai neu bob un o'r buddion cyffredinol canlynol:

- dull VEDach o godi tâl a fyddai'n sicrhau bod pob cludwr yn talu'r tâl ar yr un sail – waeth beth fo'u cenedligrwydd;
- mwy o reffeniw i'r llywodraeth gan gludwyr nad ydynt ar hyn o bryd yn cyfrannu drwy doll tanwydd y DU;
- sgôp i'r dreth a delir fod yn fwy perthynol i gostau defnyddio lorïau, er enghraifft drwy gryfhau cymhellion i ddefnyddio cerbydau sy'n achosi llai o lygredd a niwed i ffyrdd. Gallai cynllun LRUC sydd wedi'i ddylunio'n addas hefyd gynnwys amrywiaeth yn y tâl i adlewyrchu y gall costau defnyddio lori amrywio gan ddibynnu ar y math o ffordd (oherwydd bod traffyrdd yn gweddu'n well i ddefnyddio lorïau) a/neu yr amser o'r dydd (oherwydd bod costau amgylcheddol a chostau eraill defnyddio lorïau yn is ar adegau pan fydd traffig yn llifo'n rhydd);
- y posibilrwydd o fuddion anuniongyrchol o'r isadeiledd neu'r VEDhnolegau a ddefnyddir i gynnal LRUC. Er enghraifft, gallai cynllun LRUC sy'n defnyddio VEDhnoleg lleoli â lloeren ganiatáu defnydd ehangach o wasanaethau adwerth, megis mordwyo lloeren neu fonitro fflyd. Gallai'r rhain helpu'r diwydiant cludiant i wella ei gynhyrchiant, ac i reoli ei weithredoedd mewn dull mwy tanwydd-ffeithiol, gan achosi llai o lygredd; ac
- y posibilrwydd o ddatblygu LRUC i roi profiad a allai hwyluso cyflwyno unrhyw gynllun prisio ffyrdd ar gyfer pob cerbyd, os byddai llywodraethau'r dyfodol yn penderfynu gwneud hynny (gweler Blwch 3.1).

Blwch 3.1: Priso ffyrdd cenedlaethol

Cyhoeddwyd canfyddiadau'r Astudiaeth Ymarferoldeb Priso Ffyrdd, a gomisiynwyd gan yr Adran Drafnidiaeth, ym mis Gorffennaf 2004. Roedd yn ystyried sut a phryd y gallai fod yn bosibl i ddarparu cynllun priso ffyrdd cenedlaethol lle byddai pob cerbyd yn talu tâl sy'n berthynol i bellter a allai amrywio mewn gwahanol lefydd ac ar wahanol adegau i helpu i fynd i'r afael â'r broblem o dagfeydd cynyddol.

Byddai cynllun o'r fath yn dibynnu ar dechnoleg lleoli cywir a allai bennu lle, pryd a pha mor bell y mae cerbyd wedi teithio. Er y gallai cynllun o'r fath gael peth synergedd gyda LRUC, bydd gwahaniaethau pwysig gan gynnwys y bydd LRUC yn berthnasol i boblogaeth gerbydau lawer llai, a bod cludwyr eisoes yn defnyddio VEDhnoleg megis tacograffau ac, mewn llawer o achosion, systemau soffistigedig yn y lori ar gyfer telemateg a monitro tanwydd. O ganlyniad, y systemau sydd wrthi'n cael eu caffael i sefydlu LRUC yw'r atebion sy'n angenrheidiol i loriau. Prif ddiben priso ffyrdd cenedlaethol fyddai newid ymddygiad er mwyn mynd i'r afael â thagfeydd, ac felly byddai cynllun o'r fath yn dra gwahanol i LRUC, lle mai'r prif ddiben yw sefydlu sail gystadleuol deg i'r diwydiant cludiant.

Golyga'r gwahaniaethau mewn bwriad, graddfa a thechnoleg nad yw LRUC yn brawf ar gyfer priso ffyrdd cenedlaethol. Fodd bynnag, bydd gan LRUC rai o nodweddion unrhyw gynllun codi tâl cenedlaethol posibl a disgwylir iddo ddarparu cipolygon pwysig ar y materion caffael, VEDhnolegol, gweithredol ac eraill a fyddai'n codi. Gallai defnyddio LRUC yn llwyddiannus hefyd gynyddu hyder mewn ymarferoldeb a phosibilrwydd cynllun priso ffyrdd cenedlaethol, a byddai hynny o fudd pe bai llywodraeth yn penderfynu cyflwyno cynllun o'r fath yn y dyfodol.

Costau

3.7 Mae'r costau cyffredinol canlynol yn berthnasol ar gyfer unrhyw gynllun LRUC:

- costau sefydlu, rhedeg a gorfodi'r cynllun. Gallai'r rhain gynnwys:
 - costau unrhyw gyfarpar sydd ei angen ar gyfer y cynllun talu ac ad-dalu tanwydd;
 - costau gweinyddu ar gyfer y rhai hynny sy'n talu'r tâl;
 - costau gweinyddu ar gyfer y Llywodraeth; a
- chostau unrhyw golledion refeniw drwy dwyll.

TÂL SEILIEDIG AR AMSER

Buddion

3.8 Ni fyddai tâl seiliedig ar amser yn cyd-fynd yn agos â'r costau a achosir gan loriau sy'n defnyddio ffyrdd y DU, oherwydd mae'r costau hyn yn dibynnu mwy ar y pellter a deithir yn hytrach na'r amser a dreulir yn y DU.

3.9 Byddai cyfraith yr UE yn rhoi cyfyngiadau trwm ar y cynllun hwn, gan ei bod yn gosod uchafswm ar lefel unrhyw dâl sydd seiliedig ar amser. Byddai lefel isel unrhyw dâl posibl yn golygu y byddai unrhyw ostyngiad mantoli mewn toll tanwydd neu VED yn fach iawn. Felly, ychydig iawn o effaith a wneid ar y gwahaniaeth rhwng y rhai hynny

sy'n prynu eu tanwydd yn y DU a'r rhai hynny sy'n prynu eu tanwydd dramor, a byddai effaith fach iawn, os o gwbl, ar y lefel o bryniadau tanwydd traws-ffin. Ni fyddai hyn yn cyflawni prif amcan polisi LRUC, ac ni fyddai'n cyflawni ymrwymiad maniffesto'r Llywodraeth.

3.10 Mewn egwyddor, byddai sgôp i amrywio tâl seiliedig ar amser yn unol â dosbarth gollyngiadau a nodweddion eraill y cerbyd, er na fyddai'n bosibl i amrywio'r tâl yn ôl math y ffordd na'r ardal. Byddai uchafswm cyfradd y tâl yn gadael ychydig iawn o sgôp i amrywio'r tâl mewn modd a gâi effaith ar ymddygiad.

3.11 Ni fyddai'r cynllun hwn yn golygu gosod offer mewn lorïau, ac felly nid oes sgôp i ddefnyddio gwasanaethau adwerth ar yr un pryd. Fodd bynnag, fe allai fod sgôp ar gyfer system o'r fath i gefnogi amcanion e-fusnes y Llywodraeth, er enghraifft drwy annog defnyddio e-bost a'r rhyngwyd i wneud cais a thalu am dystysgrif seiliedig ar amser.

Costau

3.12 Gellid cyflwyno tâl seiliedig ar amser yn gymharol gyflym. Ychydig iawn o ddefnydd o dechnoleg newydd fyddai'n angenrheidiol a gallai'r cynllun fod yn gydnaws gyda systemau presennol megis cronfa ddata'r Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau (DVLA). Byddai'n system syml a hawdd i'w deall a gallai hefyd fod yn gymharol rhad i'w rhoi ar waith.

3.13 Fodd bynnag, byddai'r system yn drafferthus yn weinyddol, a byddai'n anodd iawn i'w hyswrio a'i gorfodi – byddai'n rhaid gorfodi'r system yn gorfforol drwy edrych ar y sgriniau gwynt. Oherwydd bod cymharol ychydig o bwyntiau mynediad i'r DU, fe allai fod problemau logistaidd wrth weithredu system ar sail tocynnau, er y gellid lliniaru rhai o'r rhain, er enghraifft drwy ddefnyddio mecanweithiau talu ymlaen llaw.

Casgliad

3.14 Gellid rhoi cynllun seiliedig ar amser ar waith yn gymharol gyflym ac yn rhad, ond prin iawn fyddai buddion dull o'r fath. Dangosodd yr ymatebion i'r ddogfen ymgynghori a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2001 (gweler Pennod 7 am ragor o wybodaeth) bod dros 80% o'r ymatebwyr yn credu y byddai gan dâl seiliedig ar bellter fwy o botensial na thâl seiliedig ar amser i sicrhau bod gweithredwyr lorïau'n cyfrannu'n deg ac yn effeithiol tuag at y costau y maent yn eu hachosi yn y DU.

TÂL SEILIEDIG AR BELLTER

Buddion

3.15 Gellid codi tâl seiliedig ar bellter ar lefel uwch na thâl seiliedig ar amser, yng nghyfraith bresennol yr UE, gan alluogi codi digon o refeniw i ganiatáu gostyngiad treth mantoli mwy sylweddol, gan ddychwelyd pryniadau tanwydd i'r DU. Er nad oes penderfyniad wedi'i wneud ar lefel tâl y DU, byddai tâl seiliedig ar bellter yn fwy effeithiol i sicrhau bod pob cludwr yn cyfrannu tuag at y costau y maent yn eu hachosi yn y DU.

3.16 Byddai tâl seiliedig ar bellter yn cyd-fynd yn agosach gyda'r costau cymdeithasol ac amgylcheddol y mae loriâu'n eu hachosi oherwydd mewn nifer o achosion mae perthynas agos rhwng y costau hyn a'r pellter y bydd lori'n ei deithio. Byddai pob defnyddiwr lori, gan gynnwys y rhai hynny sy'n prynu tanwydd dramor ar hyn o bryd, yn talu'r un faint yn seiliedig ar y pellter a deithiwyd.

3.17 Byddai tâl seiliedig ar bellter yn annog patrymau teithio mwy effeithlon. Mae'n bosibl y gellid amrywio'r cyfraddau talu'n unol â ffactorau eraill, er enghraifft:

- annog defnyddio loriâu sy'n gwneud llai o niwed drwy amrywio'r tâl yn unol â phwysau'r lori a'r nifer o echelau; a
- gwella ansawdd awyr lleol drwy amrywio'r tâl yn unol â safonau gollyngiadau'r cerbyd.

3.18 Gan ddibynnu ar y strwythur cyfradd sydd wedi'i sefydlu, felly, gallai LRUC annog defnyddio cerbydau sy'n llygru llai, a hefyd annog patrymau taith mwy effeithlon ac annog yn erbyn rhedeg yn wag. Mae'r potensial hefyd yn bodoli i fynd i'r afael â chostau amgylcheddol pellach.

3.19 Mae buddion pellach a allai godi o gynllun awtomataidd seiliedig ar bellter, yn hytrach nac un a weinyddir â llaw, wedi'u hystyried ar wahân yn nhrefnadaeth y dewis hwnnw.

Costau

3.20 Mae costau cynllun seiliedig ar bellter wedi'u trafod isod dan y ddau brif ddewis.

CYNLLUN Â LLAW

Buddion

3.21 Er y byddai'r budd cyffredinol a drafodwyd uchod i'w gael, byddai cynllun â llaw yn trin cludwyr tramor mewn modd sy'n sylfaenol yn wahanol i gludwyr y DU drwy hawlio tâl wrth iddynt adael y wlad. Byddai angen presenoldeb sylweddol ym mhwyntiau cyrraedd a gadael y DU yn 'targedu' cludwyr o'r tu allan i'r DU, ac mae hyn yn erbyn deddfwriaeth yr UE. Mae Ffin Dir Iwerddon yn peri problemau penodol am nad oes presenoldeb Tollau arferol yno.

3.22 Er y gellid strwythuro cynllun â llaw i ddarparu peth gwahaniaethu o fewn y strwythur cyfraddau, er enghraifft drwy gyfeirio at bwysau neu safonau gollyngiadau, ni allai ymdopi â gwahaniaethau sy'n berthynol i'r daith, megis canfod presenoldeb ôl-gerbyd, a gallai hynny fod yn angenrheidiol os byddai'r Llywodraeth yn penderfynu codi tâl cyfradd uwch i osgoi creu cymhelliad amhriodol i symud llwythau trymach mewn ôl-gerbydau y tu ôl i gerbydau ysgafnach. Ni fyddai'n bosibl ychwaith i wahaniaethu yn ôl y math o ffordd na'r amser o'r dydd i adlewyrchu'r amrywiaeth mewn costau amgylcheddol ac eraill o ganlyniad i'r ffactorau hyn.

3.23 Fel gyda thâl seiliedig ar amser, mae absenoldeb cyfarpar yn y cerbydau'n golygu nad oes cyfle i ddefnyddio lleoli lloeren neu dechnolegau eraill yn ehangach. Fodd bynnag, fe fyddai sgôp ar gyfer tâl seiliedig ar bellter â llaw i gefnogi amcanion e-fusnes y Llywodraeth, er enghraifft e-bost a thrawsyrro gwybodaeth dros y rhyngwryd.

Costau

3.24 Byddai sefydlu cynllun seiliedig ar bellter â llaw yn golygu costau sefydlu sylweddol, yn enwedig er mwyn sefydlu'r systemau swyddfa gefn a'r isadeiledd y byddai eu hangen i gasglu a phrosesu data gan gludwyr. Er na fyddai angen cyfarpar yn y cerbyd ar gynllun â llaw, am y gallai ddibynnu ar dacograffau i fesur y pellter a deithiwyd, byddai gludwyr a gyrwyr yn gyfrifol am gofnodi darlleniadau'r tacograffau ar rai achlysuron, ac am drosglwyddo'r wybodaeth honno i'r Llywodraeth. Byddai angen darlleniadau tacograff:

- unwaith y flwyddyn yn y prawf MOT blynyddol ar gyfer cerbydau sydd wedi'u cofrestru yn y DU;
- bob tro y câi cyfradd dâl LRUC ei newid;
- bob tro y byddai cerbyd yn newid perchnogaeth, byddai angen i'r prynwr a'r gwerthwr dystio darlleniad; a
- bob tro y byddai cerbyd yn cyrraedd y DU neu'n gadael (ar gyfer teithiau i dir mawr Ewrop neu oddi yno, ac ar gyfer teithiau rhwng y DU a Gweriniaeth Iwerddon).

3.25 Yn ogystal ag achosi cost weinyddol sylweddol ar gludwyr a'r Llywodraeth, byddai angen i yrrwr y cerbyd wneud nifer o'r datganiadau - gan ei (g)adael yn bersonol yn agored i gael ei (h)erlyn pe byddai camgymeriad anfwriadol neu fethiant damweiniol i gymryd darlleniad yn unrhyw 'bwynt mesur' penodol. Byddai costau penodol yn gysylltiedig â gweinyddu'r cynllun yn Ffin Dir Iwerddon, lle mae dros 300 o bwyntiau croesi ac, mewn rhai achosion, nifer o bwyntiau croesi ar un darn o ffordd.

3.26 Byddai cynllun â llaw yn agored iawn i dwyll, gan roi anfantais gystadleuol i gludwyr cyfiawn o'u cymharu â'r lleiafrif llai cydwybodol. Y perygl mwyaf fyddai drwy gam-gofnodi milltiredau wrth gyrraedd neu adael y DU, lle na fyddai'n ymarferol i fonitro cydymffurfriad ar gyfer mwy na lleiafrif isel o'r cerbydau sy'n cyrraedd neu'n gadael y wlad. Felly gellid dadlau mai cludwyr tramor, a'u cyfatebwyr o'r DU sy'n cyrraedd a gadael y DU yn rheolaidd, fyddai'n cael y cyfle gorau i osgoi talu eu cyfran deg o dreth. Ar ben hynny, gallai fod yn anodd archwilio cofnodion masnachol trethdalwyr tramor, a gallai hynny fod yn angenrheidiol fel rhan o'r broses orfodi ac erlyn. Mae dibynnu ar ddarlleniadau tacograff yn peri perygl pellach o dwyll. Er y dylai cyflwyno tacograffau digidol helpu i leihau'r perygl hwnnw, byddai seilio LRUC ar ddarlleniadau tacograff yn cynyddu'r cymhelliant am dwyll tacograff yn y dyfodol.

3.27 Gallai cynllun ad-dalu toll tanwydd LRUC a weinyddir â llaw weithio mewn un o ddwy ffordd. Yn gyntaf, gellid gofyn i gludwyr gadw cofnod bob tro y câi cerbyd ei lenwi â thanwydd y mae toll y DU wedi'i dalu arno. Byddai angen anfon y cofnodion hynny at y llywodraeth yn rheolaidd i arddangos eu bod yn gymwys am yr ad-daliad tanwydd mantoli. Byddai hyn yn golygu bod y diwydiant cludiant yn cadw miliynau o gofnodion, a byddai'n rhaid i'r llywodraeth eu prosesu ar ôl hynny. Byddai cynllun ad-dalu o'r math yma hefyd yn agored i gamdriniaeth a thwyll sylweddol.

3.28 Fel arall, gallai'r hawl i dderbyn yr ad-daliad tanwydd fod yn seiliedig ar effeithlonrwydd tanwydd enghreifftiol ar gyfer gwahanol fathau o gerbydau, yn hytrach na'r swm gwirioneddol o danwydd a brynir. Fodd bynnag, byddai unrhyw gludwr sy'n gweithredu yn y DU a thramor yn gallu defnyddio tanwydd o'r tu allan i'r DU, a byddai angen datganiad prynu tanwydd i sicrhau mai dim ond ar gyfer tanwydd a brynwyd yn y

DU y mae'r ad-daliad yn berthnasol. Mewn gwirionedd byddai hyn yr un fath â'r dewis cyntaf, a ddisgrifiwyd yn y paragraff blaenorol.

3.29 Gallai bilio blynyddol hefyd achosi sefyllfa llif arian anffafriol i gludwyr.

Casgliad

3.30 Efallai y byddai cynllun â llaw yn rhatach na chynllun awtomataidd, ond byddai'n achosi baich gweinyddol sylweddol i gludwyr, ac i'r Llywodraeth. Byddai'n rhoi llawer o atebolrwydd personol i yrwyr a byddai'n agored iawn i dwyll. Mae anawsterau penodol o ran Ffin Dir Iwerddon. Er y byddai cynllun â llaw yn darparu rhai o fuddion tâl seiliedig ar bellter, ni fyddai unrhyw sgôp i amrywio'r tâl yn ôl yr amser o'r dydd na'r math o ffordd i adlewyrchu'r ffaith bod costau amgylcheddol, difrod ffordd ac eraill yn amrywio yn unol â'r ffactorau hyn.

CYNLLUN AWTOMATAIDD

Buddion

3.31 Gellid amrywio unrhyw dâl a gyfrifid gan ddefnyddio cynllun awtomataidd drwy gyfeirio at ystod ehangach o ffactorau codi tâl a gellid ei ddiweddarau'n haws na chynllun â llaw, o ystyried y VEDhnolegau tebygol. Byddai'r gallu i newid y tâl yn gywirach i adlewyrchu'r costau sy'n gysylltiedig â defnyddio'r ffordd yn cyflawni amcan y Llywodraeth o sicrhau bod pob lori sy'n defnyddio ffyrdd y DU yn cyfrannu'n deg a chyfartal tuag at y costau y maent yn eu hachosi.

3.32 Yn ogystal â'r potensial cyffredinol i wahaniaethu rhwng gwahanol fathau o lorïau, gellid ystyried gwahaniaethau sy'n berthynol i daith, megis presenoldeb ôl-gerbyd bar tynnu.

3.33 Gallai cynllun awtomataidd hefyd alluogi i'r gyfradd dâl amrywio yn unol â ffactorau eraill sy'n berthynol i'r costau a achosir gan ddefnydd lorïau, heb ychwanegu at y baich gweinyddol i gludwyr neu'r Llywodraeth. Yn neilltuol, gellid amrywio'r tâl gan ddibynnu ar:

- **Y math o ffordd** Mae'r costau sy'n gysylltiedig â defnyddio lorïau fel arfer yn is ar draffyrdd, sydd wedi'u cynllunio'n benodol i ymdopi â llif uchel o draffig nwyddau, ac felly fe allai fod achos dros godi cyfradd is o LRUC ar y ffyrdd hynny. Mae absenoldeb cylchfannau, goleuadau traffig a rhwystrau eraill i lif rhydd traffig yn golygu ei bod yn haws i lorïau gadw cyflymder cyson, gan leihau'r effaith ar yr amgylchedd. Ar ben hyn, mae costau niwed i'r ffordd, cyfraddau damweiniau ac effaith llygredd sŵn fel arfer yn is ar draffyrdd. Hefyd, gallai cyfradd dâl is ar draffyrdd wrthbwysio unrhyw gymhelliant groes i fynd oddi ar y draffordd er mwyn lleihau cyfanswm y pellter a deithiwyd.
- **Yr amser o'r dydd** Er y byddai codi tâl oherwydd tagfeydd seiliedig ar amser yn fwyaf effeithiol pe câi ei ddefnyddio ar gyfer pob cerbyd, yn hytrach na lorïau'n unig, gallai'r costau eraill y mae defnyddio lorïau'n eu hachosi hefyd amrywio yn ôl yr amser o'r dydd y caiff taith ei gwneud. Er enghraifft, bydd effaith amgylcheddol traffig lori ar ei isaf ar draffyrdd yn y nos, pan mae'r traffig yn fwyaf tebygol o fod yn llifo'n rhydd.

3.34 Mae manteision i ddefnyddwyr olaf yn enwedig ar ffurf gwasanaethau ychwanegol y gallai fod yn bosibl i'w cynnig drwy'r dechnoleg newydd – gwybodaeth am fflyd, gwasanaeth gwell pan fydd cerbyd yn torri i lawr, yn cael damwain neu'n cael ei ddwyn. Mae dull awtomataidd hefyd yn cydymffurfio ag amcanion e-fusnes y Llywodraeth.

3.35 Bydd awtomeiddio'n helpu i leihau costau cydymffurfio. Er enghraifft, dylai newid manylion a chofrestru fod ar gael ar-lein, a dylai hyn leihau costau cydymffurfio a darparu cyfleuster defnyddiol i gludwyr archwilio eu cyfrifon pan fydd yn gyfleus iddynt. Mae cynllun awtomataidd hefyd yn cynnig y cyfle gorau i fod yn rhyngymarferol gyda systemau tolli gwledydd eraill (gweler paragraff 1.20).

Gwersi ar gyfer prisio ffyrdd cenedlaethol **3.36** System newydd yw LRUC ar gyfer moderneiddio trethiant y diwydiant cludiant, a bydd yn cynnwys poblogaeth lawer llai o gerbydau nac y byddai unrhyw gynllun prisio ffyrdd cenedlaethol posibl. Mae cludwyr eisoes yn defnyddio VEDhnoleg megis tacograffau ac, mewn nifer o achosion, systemau soffistigedig yn y cerbyd ar gyfer telemateg a monitro tanwydd. Yr atebion sydd eu hangen ar gyfer lorïau yw'r systemau sy'n cael eu caffael i ddarparu LRUC ar hyn o bryd, ac felly nid yw LRUC yn brawf ar gyfer prisio ffyrdd.

3.37 Fodd bynnag, mae angen i ddatblygiad LRUC gydnabod y gallai cynllun prisio ffyrdd cenedlaethol fod yn ymarferol mewn deg i bymtheg mlynedd. Os datblygir prisio ffyrdd cenedlaethol yn ystod oes y contractau LRUC, bydd LRUC yn addasu i fod yn gyson ag ef. Felly, mae'r Llywodraeth yn cynnwys hyblygrwydd cytundebol safonol ar gyfer unrhyw newidiadau i LRUC a fyddent yn ofynnol i gyflawni hyn.

3.38 Felly, bydd LRUC yn gallu cyd-fynd ag unrhyw gynllun prisio ffyrdd cenedlaethol ar gyfer cerbydau eraill ac mae disgwyl iddo ddarparu cipolygon pwysig i'r materion caffael, VEDhnolegol, gweithredol ac eraill a fyddai'n codi.

Costau

3.39 Er y gallai costau sefydlu cynllun awtomataidd fod yn fwy nag ar gyfer system â llaw, bydd y costau gweinyddol parhaus i gludwyr yn llawer is. Mae proses gaffael LRUC yn gofyn i'r farchnad gynllunio'r ateb a fyddai'n bodloni gofynion y Llywodraeth orau. Nid yw'r broses hon wedi'i chwblhau hyd yma, ac nid yw'r ateb VEDhnolegol yn hysbys. Nid yw'n bosibl felly, ar y cam yma, i bennu costau manwl ar gyfer LRUC. Bydd costau sefydlu LRUC yn cynnwys:

- costau sefydlu'r systemau swyddfa gefn ac isadeiledd;
- costau cynhyrchu'r offer ar y cerbyd (OAC). Bydd hyn yn dibynnu ar yr ateb VEDhnegol a gynigir gan y cynigwyr dewisol – a ddaw'n glir yn hwyrach yn y broses gaffael;
- costau gosod OAC, gan gynnwys costau cyfleoedd tra mae'r cerbydau oddi ar y ffordd yn cael eu ffitio. Bydd y costau hyn yn dibynnu ar gymhlethdod y broses ffitio, ac i ba raddau y gellir ei hintegreiddio i amserlenni cynnal a chadw arferol. Byddai'r rhain yn peidio â bod yn fater pwysig unwaith y byddai cerbydau newydd yn cael OAC wedi'i osod fel mater o drefn; a
- chostau hyfforddi gyrrwyr i ddefnyddio OAC.

Bydd y Llywodraeth yn ystyried y costau'n fanwl wrth asesu'r achos busnes ar gyfer yr atebion posibl, a bydd yn rhoi rhagor o wybodaeth unwaith y mae'r contractau wedi'u

llofnodi ar ddiwedd y broses gaffael (disgwylir mai canlyniad y broses hon fydd dyfarnu contractau oddeutu diwedd 2005). Mae llawer o'r wybodaeth hon yn sensitif yn fasnachol a byddai'n peryglu'r broses gaffael pe câi'r wybodaeth hon ei chyhoeddi cyn i'r broses gaffael gael ei chwblhau.

3.40 Bydd y broses gaffael yn ceisio ateb VEDhnegol sy'n ddiogel a chadarn yn erbyn twyll, gan gynnwys unrhyw dwyll posibl sy'n gysylltiedig â defnyddio VEDhnolegau newydd neu gyda'r cynllun ad-dalu toll tanwydd. Disgwylir y bydd y lefel gyffredinol o risg sy'n gysylltiedig â system awtomataidd yn is na'r risg y mae cynlluniau â llaw yn eu cyflwyno. Byddai tâl awtomataidd yn ceisio adeiladu ar ddata sydd wedi'i gasglu eisoes, er enghraifft gan DVLA a VOSA, i leihau casglu data dyblyg.

3.41 Mae peryglon cyflawni yn gysylltiedig ag unrhyw gynllun sy'n dod â gwahanol gydrannau VEDhnolegol at ei gilydd mewn modd newydd, hyd yn oed pan fydd y cydrannau unigol hynny'n cael eu defnyddio'n eang mewn mannau eraill. Wrth gydnabod bod hyn yn debygol o fod yn wir ar gyfer tâl awtomataidd seiliedig ar bellter, mae'r Llywodraeth wedi pennu amser ac adnoddau er mwyn profi a threialu'r ateb posibl yn drwyadl. Mae'r rhaglen hefyd wedi bodloni adolygiadau Gateway llym Swyddfa Masnach y Llywodraeth a'r arolygiad nesaf sydd wedi'i drefnu yw Gateway 3 ar ddiwedd 2005. O ystyried maint a chymhlethdod y rhaglen, awgrymwyd adolygiadau Gateway interim ychwanegol gan y Gweinidog a'r tîm LRUC, a chynhaliwyd Gateway 2A ym mis Rhagfyr 2004.

CYFIAWNDER A THEGWCH

3.42 Prif fwriad LRUC yw sicrhau bod pob lori sy'n defnyddio ffyrdd y DU, waeth beth fo'u cenedligrwydd, yn cyfrannu'n deg a chyfartal at y costau y maent yn eu hachosi.

CASGLIAD

3.43 Mae'r Llywodraeth wedi dod i'r casgliad mai cynllun awtomataidd seiliedig ar bellter sy'n rhoi'r cydbwysedd gorau rhwng cyflawni'r amcanion y maent wedi'u gosod ar gyfer LRUC, a'r angen i leihau'r costau gweinyddol – yn enwedig ar gyfer y diwydiant cludiant. Mae contractwyr wedi'u gwahodd i wneud cynnig ar gyfer y dewis hwn. Barn y Llywodraeth yw mai'r farchnad ddylai benderfynu ar yr ateb gorau felly nid ydynt wedi penderfynu beth fyddai ateb VEDhnegol LRUC. Bydd y Llywodraeth yn gwerthuso pob dull a gynigir gan y farchnad a fydd yn cyflawni'r amcanion a nodwyd, sydd â chynlluniau cadarn ar gyfer eu darparu a rheolaeth dda o risgiau, lefelau yswiriant uchel a chydymffurfiad derbyniol.

4

ASESIADAU

PRAWF EFFAITH CWMNIAU BACH

4.1 Mae'r Llywodraeth yn cydnabod ei bod yn bwysig ystyried effaith posibl LRUC ar fusnesau bach. Daw'r effaith fanwl ar y cwmnïau hyn yn amlycach wrth i'r broses gaffael barhau. Bydd y Llywodraeth yn parhau i roi ystyriaeth ofalus i les cludwyr llai wrth ddatblygu cynlluniau manylach ar gyfer rhoi'r LRUC ar waith, drwy'r is-grŵp Fforwm Cludiant Ffordd, a thrwy drafodaethau gyda'r Gwasanaeth Busnesau Bach a chyrrff sy'n cynrychioli busnesau bach.

ASESU'R GYSTADLEUAETH

4.2 Mae'r diwydiant cludiant ffordd yn un rhanedig iawn, sy'n cynnwys ystod eang o gwmnïau o wahanol feintiau, sy'n gweithredu mewn nifer o wahanol sectorau. Gellir ei rannu'n fras i'r marchnadoedd canlynol:

- **Dosbarthiad Contract** Dyma lle mae darparwyr logisteg trydydd parti yn cynnig gwasanaeth rheoli cadwyn gyflenwi i'w cwsmeriaid, ac mae cludiant ffordd yn un o'r gweithgareddau hynny. Mae'r sector hwn gan amlaf yn cynnwys cwmnïau cludiant ffordd a logisteg sydd â'r gallu i ddefnyddio systemau TG uwch, a buddsoddi yn y cyfarpar a'r warysau angenrheidiol i ddarparu'r gwasanaethau adwerth hyn. Mae contractau'n tueddu i fod yn rhai tymor byr i ganolig (1 i 5 mlynedd).
- **Dosbarthiad Rhannu Defnyddwyr** Mae'r farchnad hon yn cyfeirio at gludwyr ffordd a chwmnïau logisteg sy'n cyfuno a dosbarthu llwythi gan nifer o wahanol gwsmeriaid. Gelwir y math hwn o ddosbarthiad yn farchnad 'sbot' ac mae'n cynnwys gwasanaethau cludiant ffordd ad hoc a thymor byr. Mae cwmnïau cludiant ffordd lleol mawr a bach yn cynnig y gwasanaethau hyn, ond mae busnesau llai yn ffurfio cyfran sylweddol o'r gweithgareddau yn y farchnad hon.
- **Cyfrif eu Hunain** Mae hyn yn berthynol i gwmnïau sy'n cludo nwyddau o fewn eu masnach a'u busnes eu hunain yn unig. Fel arfer, nid cludiant ffordd yw prif gynhaliath y cwmni sy'n defnyddio dosbarthiad Cyfrif eu Hunain. Bydd y cwmni (gwneuthurwr neu adwerthwr) yn trosglwyddo eu cynhyrchion gan ddefnyddio eu loriau eu hunain.
- **Danfôn Cyflym / Parseli** Gweithredwyr sy'n danfôn eitemau pwysau isel a gwerth uchel sy'n sensitif i amser, yn genedlaethol neu'n rhyngwladol.
- **Symud** Mae'r sector hwn yn ymwneud â symud eiddo i gwsmeriaid masnachol a domestig.

4.3 Ar hyn o bryd, mae'r Llywodraeth wrthi'n asesu pob un o'r marchnadoedd hyn i asesu'r effeithiau posibl y gallai'r LRUC ei gael arnynt. Mae canfyddiadau cychwynnol am y diwydiant cludiant ffordd ar y cyfan yn awgrymu bod y diwydiant yn gystadleuol tu hwnt. Mae gan gwmnïau sy'n ymwneud â gweithgareddau cludiant ffordd bwerau cymharol wan o ran gosod prisiau, gyda'r cwmnïau llai'n codi cymaint ag y gall y farchnad ei oddef a lle mae gweithredwyr mwy, sydd â pheth gallu i drafod prisiau, dan bwysau cynyddol gan gludwyr i drafod prisiau contract is. Mae meintiau elw yn isel,

gyda'r cyfartaledd ledled y diwydiant oddeutu 2-3%⁸. Mae rhwystrau bach i fynediad yn nodweddiadol o'r diwydiant, ac mae hynny'n sicrhau cystadleuaeth gan ddechreuwr newydd ac yn lleihau goruchafiaeth hyd yn oed y gweithredwyr mawr. Bydd y Llywodraeth yn gweithio gyda'r diwydiant cludiant i ganfod unrhyw ganlyniadau anfwriadol posibl y gallai LRUC eu cael ar gystadleuaeth yn y diwydiant.

4.4 Mae'r Llywodraeth wedi cadarnhau y câi gostyngiadau treth mantoli eu darparu drwy ostyngiad mewn toll tanwydd i lorïau sy'n defnyddio tanwydd y mae toll y DU wedi'i dalu arno, gan gydnabod y ffaith bod y cerbydau hyn eisoes yn cyfrannu tuag at y costau y maent yn eu hachosi. Fodd bynnag, mae'r effaith ar gwmnïau unigol yn anhysbys ar hyn o bryd. Mae'r dadansoddiad hwn yn dibynnu'n fawr ar y strwythur cyfradd a ddewisir - penderfyniad sydd heb ei wneud eto - yn ogystal â'r math o lori y mae pob cwmni'n eu defnyddio. Gallai costau cydymffurfio amrywio yn ôl maint y cwmni, ond mae'n rhy gynnar i ddadansoddi hyn, oherwydd mae'n dibynnu ar yr ateb. Gwneir mwy o waith cyn gwneud y penderfyniadau perthnasol.

4.5 Er y gallai costau cydymffurfio amrywio rhwng cwmnïau o wahanol faint, nid yw'r Llywodraeth yn disgwyl y bydd LRUC awtomataidd seiliedig ar bellter yn arwain at gostau sefydlu na pharhaus uwch ar gyfer dechreuwr newydd o'u cymharu â chwmnïau sefydledig. Bydd yr un gofynion yn berthnasol i bob cerbyd sy'n talu, os ydynt wedi'u cynhyrchu cyn sefydlu'r tâl neu ar ôl hynny. Yn y tymor canolig (cyn i lorïau gael offer LRUC wedi'i ffitio ynddynt fel mater o drefn wrth gael eu cynhyrchu) mae'n bosibl y bydd costau sefydlu ychydig yn is i ddechreuwr newydd yn y farchnad, oherwydd mae'n bosibl y bydd offer LRUC wedi'i ffitio mewn cerbydau cyn iddynt gael eu prynu. Ni ddylai fod effaith wahanol ar gwmnïau newydd sy'n dod i'r farchnad a chwmnïau sydd wedi'u sefydlu eisoes, ac felly ni fydd y dewis hwn yn rhwystr arwyddocaol i fynediad.

4.6 Mae defnydd cynyddol telemateg cludiant yn y diwydiant yn awgrymu bod y sector yn arloesol, er nad yw newidiadau VEDhnolegol cyflym yn nodweddiadol ohono. Yn hytrach na chyfyngu ar arloesi, mae'r Llywodraeth yn chwilio am ateb sy'n cyd-fynd â'r tueddiad tuag at ddefnyddio VEDhnoleg ddiweddarach, ac ar hyn o bryd mae'n ymdrin yn weithredol â materion rhyngymarferoldeb yn Ewrop.

4.7 Mae LRUC wedi'i gynllunio i sicrhau bod pob lori sy'n defnyddio ffordd y DU yn cyfrannu'n deg a chyfartal tuag at y costau y maent yn eu hachosi. Ar hyn o bryd, gall lorïau sy'n gyrru yn y DU gan ddefnyddio tanwydd o'r tu allan i'r DU ennill mantais gystadleuol, drwy gostau is, o'u cymharu â'r rhai hynny sy'n defnyddio tanwydd wedi'i brynu yn y DU. Bydd sicrhau bod pob lori'n cyfrannu'n deg a chyfartal yn gwneud y gystadleuaeth yn decach, ac yn sicrhau bod lorïau'n cystadlu ar sail gyfartal, gan gynyddu'r gystadleuaeth.

ASESU RHANBARTHOL

4.8 Er bod y Llywodraeth wedi cadarnhau y darperid gostyngiadau treth mantoli drwy ostyngiad mewn toll tanwydd i lorïau sy'n defnyddio tanwydd y mae toll y DU wedi'i dalu arno, bydd gwahanol effeithiau ar wahanol weithredwyr, yn dibynnu ar faint a math eu fflyd HGV, ac ar eu harferion gweithredu. Gallai'r effeithiau hyn amrywio ar draws gwahanol rannau'r DU, gyda gwahanol ganlyniadau i economïau rhanbarthol. Cynhelir asesiad effaith rhanbarthol llawn, ond yn amlwg bydd yr effeithiau'n dibynnu ar y cyfraddau a osodir. Mae gwaith wedi'i ddechrau i ganfod effeithiau gwahanol ddewisiadau.

ASESU'R EFFAITH AR YR AMGYLCHEDD

4.9 Bydd asesiad yr effaith ar yr amgylchedd yn ystyried y ffaith y bydd LRUC yn effeithio ar wahanol gerbydau a gweithredwyr mewn gwahanol ffordd. Bydd yn bwysig canfod yr effaith a gaiff y strwythur cyfraddau a'r cynllun ad-dalu toll tanwydd ar ollyngiadau nwyon t• gwydr a llygryddion eraill. Bydd hefyd yn angenrheidiol i ystyried faint y bydd LRUC yn annog yn erbyn rhedeg yn wag, neu'n cyflwyno VEDhnoleg i gerbydau a allai hwyluso arferion mwy tanwydd-effeithlon, er enghraifft drwy reoli fflydoedd yn well. Gwneir gwaith ar ddadansoddi'r holl effeithiau posibl ar yr amgylchedd, fel y gellir ystyried y rhain i gyd wrth bennu'r cyfraddau LRUC.

GOFYNION PRESENNOL I GLUDWYR

4.10 Mae'r materion isod yn berthnasol i'r diwydiant cludiant. Mae'r Llywodraeth wrthi'n eu trafod gyda chynrychiolwyr y diwydiant a byddant yn eu hystyried wrth ystyried rhoi LRUC ar waith:

- cyflwyno tacograffau digidol;
- gofynion trwyddedu i weithredwyr;
- cyfundrefn toll tanwydd;
- strategaeth/cymhellion tanwydd amgen;
- olew hydrocarbon: ymgynghori am newidiadau i amserlen cerbydau sydd wedi'u heithrio; a
- Chyfarwyddeb Amser Gweithio.

5

CYDYMFFURFIAD, GORFODAETH A SANCSIYNAU

- 5.1** Cyfrifoldeb Cyllid a Thollau EM (HMRC) fydd LRUC. Rhagwelir y bydd gorfodaeth gan amlaf drwy gyfundrefn o gosbau sifil, ond bydd twyll a gweithredoedd/esgeulustod difrifol yn droseddau.
- 5.2** Datblygir strategaethau cydymffurfio a chyfathrebu i ymdrin â'r cyfnodau cyn cofrestru, cyflwyno a gweithredu'n llawn gan gynnwys anghenion addysg a gwybodaeth.
- 5.3** Bydd system apelio fel sydd ar gyfer trethi eraill. Caiff apeliadau eu hystyried gan staff HMRC yn hytrach na chontractwyr. Yna bydd hawl i ddefnyddio Tribiwnlys annibynnol.
- 5.4** Hefyd, bydd dyfarnwr annibynnol ar gael.

6

MONITRO AC ADOLYGU

- 6.1** Cyhoeddir adroddiadau pellach ar gamau priodol wrth ddatblygu a defnyddio LRUC.
- 6.2** Unwaith y bydd LRUC yn weithredol bydd yr Awdurdod Rheoli LRUC yn derbyn gwybodaeth reoli gan gyflenwyr.
- 6.3** Cynhelir Adolygiad Wedi Gweithredu llawn.

7.1 Yn Adroddiad Cyn-Cyllideb mis Tachwedd 2000, cynigiodd y Llywodraeth gyflwyno ffurf o godi tâl ar ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau yn y DU. Amcan y tâl fyddai sicrhau bod defnyddwyr ffordd mewn lorïau yn y DU yn cyfrannu'n decach ac yn fwy cyfartal at y costau y maent yn eu hachosi wrth ddefnyddio ffordd y DU, waeth beth fo'u cenedligrwydd. Cydnabu'r Llywodraeth, oherwydd bod gweithredwyr lorïau'r DU eisoes yn cyfrannu tuag at y costau hyn, na ddylai hyn olygu cynyddu'r baich treth ar ddiwydiant cludiant y DU ac felly dywedont y byddent yn cynnig gostyngiadau treth i weithredwyr lorïau pan gâi LRUC ei sefydlu. Yn 2001 gwnaeth y Llywodraeth ymrwymiad maniffesto i sicrhau bod pob lori sy'n defnyddio ffordd y DU yn cyfrannu'n deg a chyfartal tuag at y costau y maent yn eu hachosi.

7.2 Yn Adroddiad Cyn-Cyllideb 2001, cyhoeddodd y Llywodraeth ymgynghoriad gyda budd-ddeiliaid, ac fe'i cyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2001¹. Roedd hwn yn nodi dewisiadau posibl ar gyfer cyflwyno LRUC, a gâi ei fantoli gan ostyngiadau mewn trethi eraill ar weithredwyr lorïau. Y ddau ddewis a ystyriwyd ar yr adeg hon oedd cynlluniau seiliedig ar bellter neu seiliedig ar amser.

7.3 Dangosodd yr ymatebion i'r ymgynghoriad, a osodwyd ochr yn ochr â Chyllideb 2002 yn Adroddiad Cynnydd 1², gefnogaeth ysgubol ar gyfer tâl seiliedig ar bellter:

- roedd dros 75% o'r ymatebwyr yn cytuno ag amcan y Llywodraeth i sicrhau bod defnyddwyr ffordd mewn lorïau'n cyfrannu'n decach ac yn fwy cyfartal tuag at y gost y maent yn ei hachosi;
- roedd dros 90% o'r ymatebwyr yn cytuno mai taliadau seiliedig ar amser a seiliedig ar bellter oedd y prif ddewisiadau ar gyfer rhedeg LRUC; ac
- roedd dros 80% o'r ymatebwyr yn credu y byddai tâl seiliedig ar bellter yn cynnig mwy o bosibilrwydd i sicrhau bod gweithredwyr lorïau'n cyfrannu'n deg ac yn effeithlon tuag at y costau y maent yn eu hachosi yn y DU. Roedd hyn yn cynnwys pob cymdeithas cludiant a chludiant rheilffordd, pob grŵp amgylcheddol a phob grŵp academiaidd ac ymchwil.

7.4 Cyhoeddodd y Llywodraeth eu cynlluniau i gyflwyno tâl seiliedig ar bellter yng Nghyllideb 2002 a dechreuont roi deddfwriaeth yn Neddf Cyllid 2002 i ddarparu pwerau galluogi lefel uchel i ganiatáu datblygu'r tâl.

7.5 Datblygodd y Llywodraeth y cynlluniau ymhellach, a rhoi mwy o sicrwydd i gludwyr, drwy nodi yn Adroddiad Cynnydd 2³ y câi'r gostyngiadau treth mantoli eu darparu ar ffurf gostyngiad mewn toll tanwydd, fel y trafodwyd ym Mluch 2.1.

7.6 Er mwyn cyfarwyddo dyluniad y cynllun, comisiynodd y Llywodraeth nifer o arolygon. I ddarparu gwybodaeth am y defnydd tebygol o offer yn y cerbyd dan wahanol amgylchiadau, comisiynodd y Llywodraeth asiantaeth ymchwil i gynnal cyfweiliadau gyda gweithredwyr lorïau'r DU ar ddiwedd haf 2003. Darparodd yr arolwg ddata defnyddiol hefyd am y sector cludiant. Hefyd, darparodd arolwg graddfa fach o weithredwyr tramor arwydd o'u hymateb hwy i'r cynllun.

¹ Trysorlys EM: Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: Dogfen ymgynghorol Tachwedd 2001.

² Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau: Adroddiad cynnydd un Ebrill 2002

³ Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau: Adroddiad cynnydd dau Mai 2003

7.7 Cyhoeddodd Adroddiad Cynnydd 3⁴, a gyhoeddwyd ochr yn ochr â Chyllideb 2004, y symudiad tuag at gam caffael y rhaglen ac roedd yn cynnwys manylion am yr ymatebion i arolwg y cludwyr.

7.8 Wedi sefydlu cylch gwaith y cynllun, dechreuodd y broses gaffael yn ffurfiol pan gyhoeddwyd y Prosbectws Caffael ym mis Mai 2004. Ar ôl Diwrnod Agored ym mis Mehefin 2004, cyflwynwyd Manyleb Seiliedig ar Allbynnau (MSA) i nifer o gyflenwyr ym mis Awst 2004 gyda'r Gwahoddiad Rhagarweiniol i Drafod, ac mae Tollau Tramor a Chartref EM wedi cychwyn trafodaethau manwl gyda'r cynigyddion sydd wedi'u rhoi ar restr fer i dderbyn y Gwahoddiad Terfynol i Drafod.

7.9 Er mwyn casglu rhagor o wybodaeth i gyfarwyddo penderfyniadau yn y dyfodol, cyhoeddwyd papur trafodaeth ym mis Ionawr 2005⁵, gan gyflwyno dewisiadau a dangos barn bresennol y Llywodraeth o ran diffiniadau VEDhnegol allweddol. I ategu hyn mae arolwg ffôn o oddeutu 700 o gludwyr, yn cynnwys cwmnïau o'r DU a thramor, wedi'i gynnal gan ddadansoddwyr annibynnol. Cynhaliwyd sesiynau grŵp ffocws hefyd gydag aelodau o Gymdeithas Llogi a Phrydlesu Cerbydau Prydain (CLIPhCP), Cymdeithas Gwneuthurwyr a Masnachwyr Moduron (CGMM) a Ffederasiwn y Diwydiant Moduron Adwerthu (FdMA). Cyhoeddir crynodeb o'r arolwg a'r ymatebion i'r papur trafod unwaith y bydd y dadansoddi wedi'i gwblhau.

YMGYNGHORI Â'R DIWYDIANT

7.10 Mae'r Llywodraeth wedi gweithio'n agos gyda chynrychiolwyr diwydiant cludiant a diwydiannau eraill perthynol y DU drwy gydol datblygiad LRUC. Mae hyn wedi bod yn un o agweddau datblygiad LRUC ers cyfnod cynnar. Defnyddiodd y Llywodraeth y Fforwm Cludiant Ffordd yn ystod pob cam datblygu, a ffurfiwyd is-grŵp ymroddedig, wedi Adroddiad Cyn-Cyllideb 2002, i gyfarfod yn rheolaidd. Mae aelodau'r is-grŵp yn cynnwys y Gymdeithas Cludo Nwyddau (CCN), y Gymdeithas Cludiant Ffordd (CCFf), y CLIPhCP, y CGMM, Undeb Gweithwyr Cludiant a Chyffredinol (UGCCh) a chynrychiolwyr nifer o weithredwyr cludiant y DU.

7.11 Mae swyddogion wedi cynnal cyflwyniadau a digwyddiadau ymgynghori gydag aelodau rhai o'r sefydliadau hyn, gan gynnwys sesiynau ymgynghori rhanbarthol yng Ngogledd Iwerddon a'r Alban. Yn ogystal â chyfarfodydd rheolaidd, mae'r is-grŵp hefyd wedi rhedeg gweithdai i aelodau ar faterion VEDhnegol penodol. Mae'r sesiynau hyn wedi bod yn neilltuol o ddefnyddiol wrth helpu'r Llywodraeth i ddeall sut mae busnesau'n gweithio a sut y bydd LRUC yn effeithio ar ddefnyddwyr. Mae gweinidogion hefyd yn cyfarfod â chynrychiolwyr y diwydiant yn rheolaidd.

CYNLLUNIAU MEWN AELOD WLADWRIAETHAU ERAILL

7.12 Mae'r Llywodraeth yn asesu defnydd y cynlluniau codi tâl ar ddefnyddwyr ffordd sy'n bodoli yn y Swistir, Awstria a'r Almaen ac yn eu hystyried wrth ddatblygu LRUC. Maent hefyd wedi contractio ymgynghorwyr sy'n gweithio ar gynllun y Swistir i

⁴ Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn loriau: Adroddiad cynnydd tri Mawrth 2004

⁵ Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn loriau: Papur trafod Ionawr 2005

roi cyngor i gynllun y DU. Mae manylion am ddefnydd presennol y cynlluniau hyn wedi'u cynnwys yn yr Adroddiadau Cynnydd.

- 8.1** Mae'r Llywodraeth yn parhau i fod yn ymrwymedig i sicrhau bod pob gweithredwr loriau, waeth beth fo'u cenedligrwydd, yn cyfrannu'n deg a chyfartal at y costau y maent yn eu hachosi yn y DU.
- 8.2** Er mwyn cyflawni'r amcanion polisi trosfwaol o degwch ac effeithlonedd, ac i gael effaith gadarnhaol ar gludiant a'r amgylchedd, mae'r Llywodraeth wedi penderfynu cyflwyno LRUC.
- 8.3** Mae'r Llywodraeth wedi dod i'r casgliad mai cynllun awtomataidd seiliedig ar bellter yw'r dewis sy'n darparu'r cydbwysedd gorau rhwng cyflawni amcanion datganedig LRUC a lleihau'r costau gweinyddol, yn enwedig ar gyfer y sector cludiant.
- 8.4** Mae'r ateb VEDhnolegol penodol sydd ei angen ar gyfer cynllun LRUC awtomataidd o'r fath wrthi'n cael ei ddatblygu fel rhan o ymarfer caffael. Disgwylir, o ganlyniad i'r broses hon, y bydd contractau'n dechrau cael eu dyfarnu oddeutu diwedd 2005, gyda'r offer sydd am gael ei osod mewn cerbydau a'r codi tâl yn cael ei gychwyn yn raddol o 2007-08, unwaith y bydd y systemau angenrheidiol wedi'u hadeiladu a'u profi.

LLYFRYDDIAETH

Trysorlys EM: Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: Dogfen ymgynghorol, Llundain, Tachwedd 2001.

Mae hwn ar gael o wefan Trysorlys EM yn:

[www.hm-treasury.gov.uk/consultations and legislation](http://www.hm-treasury.gov.uk/consultations_and_legislation)

Cafwyd tri Adroddiad cynnydd, a phapur trafod, ac maent ar gael o'r tudalennau 'Excise & Other' ar wefan y Tollau Tramor a Chartref yn www.hmce.gov.uk.

Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau Adroddiad cynnydd un, Llundain, April 2002. (Ar gael yn y Saesneg yn unig)

Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau Adroddiad cynnydd dau, Llundain, Mai 2003. (Ar gael yn y Saesneg yn unig)

Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau Adroddiad cynnydd tri, Llundain, Mawrth 2004. (Ar gael yn y Saesneg yn unig)

Moderneiddio trethu'r diwydiant cludiant: tâl i ddefnyddwyr ffordd mewn lorïau Papur trafod, Ionawr 2005.

Adolygiad o Fodelu Llwythi: Adroddiad A1 – Materion mewn Logisteg a'r Diwydiant Llwythi, AD, Mehefin 2002.

Datblygiad Marchnad Cludiant Ffordd y DU 2004, Datblygu Marchnadoedd a Busnes, Mai 2004.