

# Agenda – Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

---

Lleoliad:	I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:
Ystafell Bwyllgora 4 Tŷ Hywel a fideogynadledd drwy Zoom	Marc Wyn Jones Clerc y Pwyllgor
Dyddiad: Dydd Iau, 12 Ionawr 2023	0300 200 6565
Amser: 09.30	<a href="mailto:SeneddHinsawdd@senedd.cymru">SeneddHinsawdd@senedd.cymru</a>

---

## Rhag-gyfarfod preifat (09.15–09.30)

### Cyfarfod cyhoeddus

1 **Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon, a datgan buddiannau**  
(09.30)

2 **Gwefru cerbydau trydan – sesiwn dystiolaeth 1**  
(09.30–10.45) (Tudalennau 1 – 43)

Dr Paul Bevan – Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru

Yr Athro Liana Cipcigan – y Ganolfan Ragoriaeth Cerbydau Trydan, Prifysgol Caerdydd

Olly Craughan, Pennaeth Cynaliadwyedd y DU – Grŵp DPD

David Wong, Uwch Reolwr Arloesedd a Thechnoleg – Grŵp Cerbydau Trydan  
Cymdeithas y Cynhyrchwyr a Masnachwyr Moduron

Dogfennau atodol:

Briff ymchwil – Strategaeth a chynllun gweithredu seilwaith gwefru cerbydau trydan

Papur – Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru (Saesneg yn unig)

Papur – yr Athro Liana Cipcigan, y Ganolfan Ragoriaeth Cerbydau Trydan,



Prifysgol Caerdydd (Saesneg yn unig)

Papur – Grŵp DPD

## **Egwyl (10.45–10.55)**

### **3 Gwefru cerbydau trydan – sesiwn dystiolaeth 2**

(10.55–11.55)

(Tudalennau 44 – 50)

Y Cynghorydd Andrew Morgan – Arweinydd Cymdeithas Llywodraeth Leol

Cymru (CLILC)

Geoff Ogden, Prif Swyddog Cynllunio Trafnidiaeth a Datblygu – Trafnidiaeth Cymru

Roisin Willmott, Cyfarwyddwr Cymru a Gogledd Iwerddon a Planning Aid England – y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol

Dogfennau atodol:

Papur – Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru

## **Egwyl (11.55–12.05)**

### **4 Gwefru cerbydau trydan – sesiwn dystiolaeth 3**

(12.05–13.05)

(Tudalennau 51 – 61)

Malcolm Bebbington, Pennaeth Strategaeth Systemau'r Dyfodol – SP Energy Networks

Benjamin Godfrey, Cyfarwyddwr Gweithredwr System Ddosbarthu – National Grid

Dr Neil Lewis, Rheolwr – Ynni Sir Gâr, a hefyd yn cynrychioli TrydaNi; Charge Place Wales Ltd, a Chlwb Ceir y Sector Ynni Cymunedol

Dogfennau atodol:

Papur – SP Energy Networks

## **5 Papurau i'w nodi**

(13.05)

### **5.1 Dyfodol bysiau a threnau yng Nghymru**

(Tudalennau 62 – 76)

Dogfennau atodol:

Ymateb gan Lywodraeth Cymru i adroddiad y Pwyllgor ar ddyfodol bysiau a rheilffyrdd yng Nghymru (Saesneg yn unig)

### **5.2 Systemau gorlif storm yng Nghymru**

(Tudalennau 77 – 80)

Dogfennau atodol:

Nodyn briffio gan Cyfoeth Naturiol Cymru mewn perthynas ag argymhelliad a wnaed gan y Pwyllgor yn ei adroddiad ar orlifoedd stormydd a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022 (Saesneg yn unig)

### **5.3 Cyllideb Llywodraeth Cymru 2023–24**

(Tudalennau 81 – 84)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan Gadeirydd y Pwyllgor Cyllid at Gadeiryddion Pwyllgorau mewn perthynas â Chyllideb Ddrafft Llywodraeth Cymru 2023–24

### **5.4 Cyllideb Llywodraeth Cymru 2022–23**

(Tudalennau 85 – 92)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Gweinidog Newid Hinsawdd at y Cadeirydd mewn perthynas ag argymhelliad a wnaed gan y Pwyllgor yn ei adroddiad ynghylch craffu ar Gyllideb Ddrafft Llywodraeth Cymru 2022–23.

### **5.5 Craffu ar oblygiadau ariannol Biliau – gohebiaeth rhwng y Prif Weinidog a Chadeirydd y Pwyllgor Cyllid**

(Tudalennau 93 – 97)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Prif Weinidog mewn ymateb i lythyr Cadeirydd y Pwyllgor Cyllid dyddiedig mewn perthynas â chraffu ar oblygiadau ariannol Biliau

Llythyr gan Gadeirydd y Pwyllgor Cyllid mewn ymateb i lythyr y Prif Weinidog dyddiedig 7 Rhagfyr mewn perthynas â chraffu ar oblygiadau ariannol Biliau

#### **5.6 Bil Diogelu'r Amgylchedd (Cynhyrchion Plastig Untro) (Cymru)**

(Tudalen 98)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan Gadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad at y Llywydd mewn perthynas â Bil Diogelu'r Amgylchedd (Cynhyrchion Plastig Untro) (Cymru)

#### **5.7 Bil Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Dirymu a Diwygio)**

(Tudalennau 99 – 101)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan Gadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad at y Cadeirydd mewn perthynas â'r Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol ar gyfer Bil Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Dirymu a Diwygio)

#### **5.8 Addasu hinsawdd a chyllidebau carbon**

(Tudalennau 102 – 103)

Dogfennau atodol:

Ymateb gan y Gweinidog Newid Hinsawdd i lythyr y Cadeirydd dyddiedig 18 Tachwedd mewn perthynas ag addasu hinsawdd a chyllidebau carbon

#### **5.9 Penodiadau Cyhoeddus**

(Tudalennau 104 – 105)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan Gadeirydd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus at Gadeiryddion Pwyllgorau mewn perthynas â'i ymchwiliad i benodiadau cyhoeddus

#### **5.10 Blaenoriaethu busnes pwyllgorau**

(Tudalennau 106 – 107)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Llywydd at holl Aelodau o'r Senedd mewn perthynas â blaenoriaethu busnes pwyllgorau

#### **5.11 Sesiynau craffu gyda Gweinidogion**

(Tudalen 108)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Cadeirydd at y Gweinidog Newid Hinsawdd mewn perthynas â phresenoldeb wyneb yn wyneb yng nghyfarfodydd y Pwyllgor

#### **5.12 Rheoliadau Iechyd Planhigion a'r Fasnach mewn Anifeiliaid a Chynhyrchion Perthynol (Diwygio) 2022**

(Tudalennau 109 – 110)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Gweinidog Materion Gwledig a Gogledd Cymru, a'r Trefnydd, at y Cadeirydd mewn perthynas â Rheoliadau Iechyd Planhigion a'r Fasnach mewn Anifeiliaid a Chynhyrchion Perthynol (Diwygio) 2022

#### **5.13 Fframwaith Cyffredin Gwastraff ac Adnoddau**

(Tudalen 111)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Gweinidog Newid Hinsawdd at y Cadeirydd mewn perthynas â'r Cytundeb Fframwaith Amlinellol a Concordat ar gyfer y Fframwaith Cyffredin Gwastraff ac Adnoddau

#### **5.14 Cytundeb Cysylltiadau Rhyng-sefydliadol**

(Tudalennau 112 – 113)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Gweinidog Newid Hinsawdd at Gadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad mewn perthynas â'r Grŵp Rhyng-Weinidogol ar gyfer yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig

### **6 Cynnig o dan Reol Sefydlog 17.42 (vi) a (ix) i benderfynu gwahardd y cyhoedd o weddill y cyfarfod heddiw**

(13.05)

### **Cyfarfod preifat (13.05–13.25)**

**7 Gwefru cerbydau trydan – trafod y dystiolaeth a glywyd o dan eitemau 2, 3 a 4**

**8 Trafod y Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol Atodol ar gyfer Bil Banc Seilwaith y DU**

(Tudalennau 114 – 124)

Dogfennau atodol:

Nodyn cyngor cyfreithiol – Bil Banc Seilwaith y DU (Saesneg yn unig)

Adroddiad drafft – Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol Atodol (Rhif 3) ar gyfer Bil Banc Seilwaith y DU (Saesneg yn unig)

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Senedd Cymru | Welsh Parliament

[Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith](#) | [Climate Change, Environment and Infrastructure Committee](#)

[Gwefru cerbydau trydan](#) | [Electric vehicle charging](#)

Ymateb gan Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru | Evidence from Electric Vehicle Association (EVA) Cymru

---

## 1. What are your views on the Action Plan?

Electric Vehicle Association (EVA) Cymru is Wales' national representative body for Electric Vehicle owners and drivers. EVA Cymru has three overarching objectives:

To represent the interest of EV owners and drivers in Wales

To promote the uptake of EVs in Wales

To work with other stakeholders to achieve these aims

Along with our partner associations EVA England, EVA Scotland, and EVA Northern Ireland we work with governments and private sector partners to ensure the voice of all Electric Vehicle owners and drivers is shared as widely as possible.

The Welsh Government's 2021 Electric Vehicle Charging Strategy set out a positive statement of intent which supports the uptake of Electric Vehicles across Wales, and recognises the vital role that Electric Cars and Vans will play in the decarbonisation of transport. EVA Cymru welcomed the strategy and the recognition of the different approaches to Electric Vehicle Charging required to achieve a transition away from fossil fuels.

The Action Plan sets out a number of priorities which reflect the breadth of that strategy and we feel having an Action Plan is a vital element of ensuring delivery. However it is important to recognise that many elements of the Strategy itself, and the actions in the Action Plan, are closely linked to - or dependent upon - UK-level decisions (for example, the Welsh Quality Standards).

Whilst recognising the need to also ensure interoperability, we feel the Action Plan could focus attention - and resource - on the areas where the Welsh Government can make the most impact. Specifically Charging Infrastructure, Enhanced Rapid Charging Provision, Partnership and Collaboration, Increasing Public Awareness, Encouraging Investment Opportunity and Innovation, and Creating Synergies.

We feel that the KPIs within the Action Plan should be revisited to ensure they reflect the rate of growth of Electric Vehicles and the urgency of transport decarbonisation required to meet Wales' Net Zero aspirations. The number of Electric Vehicles registered in Wales is increasing by 10-15% each quarter and this exponential growth is placing increased demands on the existing infrastructure.



With even faster growth elsewhere in the UK, the demands of visitors are also increasing and each tourist season sees unprecedented peaks in demand as people move away from fossil fuel vehicles. In short, the overall levels of provision aspired to are now clearly inadequate for both quantity and patterns of usage and we would welcome the opportunity to support Welsh Government in revisiting these targets to better reflect the reality of the rate of EV uptake in Wales.

We also feel that the Action Plan would benefit from developing more detailed KPIs (or intermediate targets) for many of the outcomes where they do not currently exist. The current action plan does not include specific KPI data or even a baseline against which the Action Plan will be monitored.

Finally, we would suggest that the Action Plan offers the opportunity for a broader framework for communicating on progress outside of Welsh Government and would encourage increased communication and collaboration around the delivery of the objectives of the strategy.

## 2. What are your views on progress made against Action 1: Charging infrastructure?

This action point reflects a key area for delivery against the strategy, most particularly to ensure that the transition from fossil fuel vehicles to Electric Vehicles is supported across all individuals, regardless of their individual situation.

The vast majority of journeys made in any vehicle are currently short enough that an EV would not need to be charged and so, for those who have private off-street parking, the barriers presented by the current public charging infrastructure are far less impactful. The same cannot be said for those without off-street parking and therefore the use of the ULEVTF, alongside other schemes such as the UK Government's On-Street Residential Chargepoint Scheme (ORCS), is a vital component in achieving the strategy's objective that "By 2025, all users of electric cars and vans in Wales are confident that they can access electric vehicle charging infrastructure when and where they need it."

We are aware of a range of positive projects funded under the ULEVTF such as the delivery of small numbers of chargers across car parks in Swansea (both the city centre and in 'community hubs'). However Local Authority investment is still sporadic and uneven with a broad lack of community engagement. The focus has tended towards Local Authority owned car parks, where charging is best suited to visitors, rather than towards facilities which will support residents to access charging facilities in locations where they would normally park for extended periods (i.e. over nights).

We welcome Welsh and Local Governments' focus on town centre regeneration, however feel that a lack of understanding of 'real world' charge patterns may be encouraging a false perception that greater slow ('destination') charging in City Centres will increase visits and dwell time. Rather, we anticipate that as charging becomes increasingly less frequent, this infrastructure may be left unused and un-maintained, undermining confidence in transitioning to Electric Vehicles.

We would also suggest that the lack of information sharing, both by Welsh Government when distributing funding or Local Authorities when receiving the funding, is undermining Action 7: Increase Public Awareness. A clear forward plan of where infrastructure will be deployed (ideally based on local community engagement to assess and encourage demand) would dramatically increase confidence for prospective and existing drivers and we would encourage Welsh Government to look to adding an objective to publish the locations and timescales for new public infrastructure funded through ULEVTF (alongside planned deployments from any other investment programmes if possible).

We would encourage Welsh Government to see the varying types of charging locations as part of a single ecosystem and encourage the development of Charging Strategies (as seen in Ceredigion) where public sector-driven charging, destination charging (including private sector destinations such as hotels, private car parks and visitor attractions), and on-street charging are planned together where possible to avoid creating 'cold spots' for EV uptake.

We would suggest that Welsh Government might consider an action in the next iteration of the Action Plan to provide guidance to Local Authorities on encouraging private sector to take a role supporting this objective, including how the planning system can encourage and enforce the delivery of charging alongside other appropriate developments (such as hotels, visitor attractions and fueling stations).

### 3. What are your views on progress made against Action 2: Optimisation of energy provision?

Broader energy infrastructure is a key enabler, and barrier, for the growth of EV charging infrastructure and there have been a wide range of examples across Wales of Charge Point Operators being unable to invest due to a lack of grid capacity or where installations have remained un-commissioned for extended periods of time due to delays in DNO infrastructure upgrades. In contrast, where grid capability exists and demand is clear, the market has been able to invest in significant levels of charging infrastructure leading to a very uneven distribution of charging capacity across Wales with a 'charging desert' through the middle of the country.

Whilst this action point is closely linked to UK Government and UK-level regulator activity, there are opportunities for Wales to move forward within the broader context of network investment. Critically, it is clear that the increase demand for Electric Vehicle charging has outpaced the speed at which energy infrastructure can be expanded.

Whilst the longer term systemic issues need to be addressed we would encourage Welsh Government to explore opportunities to continue to progress this action through more localised interventions - working with community energy groups, independent filling stations, and similar groups - such as supporting the deployment of battery-augmented charging in key rural locations on major routes, and incentivising charging hubs alongside renewable energy generation projects.

### 4. What are your views on progress made against Action 3: Enhanced rapid charging provision?

Rapid charging on key routes across Wales continues to represent the biggest barrier to the uptake of Electric Vehicles. Since the strategy's launch, we have seen just 53 new Rapid Chargers in key locations across Wales. Whilst this rate of growth is the highest in the UK (33% in comparison to 22% in England, for example) it is from a very low base and is reflective of historic under-investment. Rapid Charging infrastructure remains far lower in Wales than the rest of the UK (1 per 15,000 people in Wales versus 1 per 11,000 people at the UK level).

These new rapid chargers have continued to be clustered together (although not generally co-located) and no new rapid chargers at all have been deployed during the period in 7 local authority areas. This is the result of Charge Point Operators naturally investing at high-potential locations where the cost of deployment (e.g. Grid Connectivity) is also low.

The result is that Wales has only 6 locations which would meet a minimum definition of 'Trunk Road Standard' charging hubs (at least 5 rapid chargers at a single location). Excluding Tesla sites (some of which are not open to all) reduces this number to 3 of which only one - on the A5 at Corwen - is north of the M4. In contrast to most of the rest of the UK road network, Welsh EV drivers are condemned to hope and queue at a wide range of single-charger sites, often in inconvenient locations.

We welcome Transport for Wales' plans to add new rapid charging infrastructure in under-served locations however we are concerned that the programme is moving too slowly and is too unambitious. We would encourage the Action Plan to move away from single rapid chargers in favour of reliable and managed hubs delivered in collaboration with the Charge Point Operators. The Instavolt hub at Rhug near Corwen being an example of this approach in practice.

Of the 21 locations published by Transport for Wales as expecting new infrastructure under this action only 3 are in place. Many of the remaining locations, such as Dolgellau, represent significant 'cold spots' in the network acting as barriers for local uptake as well as to decarbonised travel to and through the area. This reflects the challenging grid environment in those areas however we would encourage efforts to speed up this rollout and to extend the number of chargers at each location to ensure resilience in rural and under-served areas.

Finally we note that there has been no action on any improvements on the A55, North Wales's most significant transport route. Unlike major roads in England and the M4 in South Wales, the A55 has been left out of a major Private Sector upgrade programme run by Gridserve Ltd which has transitioned over 130 key charging sites from older generation equipment to new charging devices and is currently moving those sites to become high-powered multiple charger 'hubs' (with 14 completed or underway). The three key locations in North Wales (A55 Service Areas) are not planned to be upgraded and both Gridserve and the site operators, Euro Garages Group, have not published information about any future plans.

The current issues on the A55 are an example of where Welsh Government could seek to intervene to ensure private sector investments made elsewhere in the UK are also made in Wales. Delivering against this action without significant public investment.

Overall we feel this action should be substantially revisited in the light of the pace of delivery of the original plan and the exponential growth in drivers transitioning to EVs. We would suggest that Welsh Government could consider whether it might achieve more by performing a convening role between Charge Point Operators and the EV driving community to ensure that substantial rapid charging hubs are delivered at key strategic sites on the Trunk Road Network in a way which supports confidence in both North-South and East-West travel in Wales.

We would value specific dialogue with the delivery team on this point

## What are your views on progress made against Action 4: Welsh quality standards?

EVA Cymru are broadly supportive of the objective to develop a Welsh Quality Standard however we note that this was due to be published in 2021. As far as we are aware, no standard has been published and no consultation has taken place on Welsh standards.

Given the alignment required with UK-level National Quality Standards, we recognise the dependency on progress at a UK-level however we would encourage Welsh Government to progress

this action through consultation and engagement which focuses on Wales-specific requirements (including bilingual signage, customer experience, and support) which do not undermine the interoperability of systems and data or disincentivise investment in Wales.

We recognise that much of the infrastructure investment in Wales continues to be in the retrofitting of charging to existing infrastructure. This, in general, is positive in that it supports the location of charging facilities and raises awareness amongst fossil fuel vehicle drivers. However we would encourage Welsh Government to ensure that the Welsh Quality Standards account for queuing and waiting within infrastructure deployments to avoid a poor user experience at busy times.

We would also encourage Welsh Government to engage with EV Chargesafe who have developed a 60+ point inspection framework for rating charging infrastructure for safety, accessibility, and usability. This independent scheme has received strong engagement from Chargepoint Operators and may provide useful context for the Welsh Quality Standard.

### What are your views on progress made against Action 5: Regulatory facilitation?

We are not aware of any progress against this Action Point which is a vital part of achieving the objectives of the strategy and facilitating Electric Vehicle uptake. Experience to date shows that one of the major advantages of Electric Vehicles to consumers is the ability to charge that vehicle at home.

Building Regulations in Wales currently lag behind both Scotland and England in terms of requiring EV charging in both domestic and commercial properties. In Scotland, for example, a standard (7kW) charge point must be provided for each residential building with at least one parking space and a ratio of 1:10 for every non-residential building. England has in place similar requirements and these regulations also extend to substantial renovations.

Wales has not yet added EV Charging requirements to planning guidance or building regulations however and we would encourage any review to conclude quickly as to not leave Wales further behind the rest of the UK.

There are also opportunities to go further in regulating for the provision of charge points at other key locations including public car parks, hotels, fueling stations, and any residence converted to a holiday let or similar.

### What are your views on progress made against Action 6: Partnership and collaboration?

The establishment of a Charge Point Operator working group is a key mechanism for achieving the objectives of the strategy, and for delivering a viable and fit-for-purpose Electric Vehicle Charging infrastructure across Wales. Charge Point Operators have been open in confirming that capital to invest in charging infrastructure is widely available for operators to access however we have continued to see proportionately less investment in Wales.

Whilst we are not aware of whether the Welsh Government has met the KPI of establishing the Charge Point Operator working group, we would suggest that it remains imperative that Welsh Government, through this group, provide strong leadership and guidance to both commercial and

non-commercial operators (and the two Distribution Network Operators) to ensure the development of a strong and resilient charging infrastructure across Wales.

One opportunity which should be considered for the Action Plan is to encourage partners to collectively 'sign up' to supporting the Strategy and for Welsh Government to facilitate the publication of their own action plans in delivering the objectives of the Strategy.

## What are your views on progress made against Action 7: Increase public awareness?

To date, we have not seen any significant progress against this action point which we view as a critical part of the strategy. Whilst the charging infrastructure in Wales has developed substantially since October 2021 (with the number of rapid charging locations, for example, growing by 33%) there has been little raising of awareness of the infrastructure by Welsh Government during that time.

Transport for Wales has been allocated a key role within the delivery of the strategy and we are concerned that, to date, it has been unable to deliver against this priority either due to resourcing or strategic direction. As an illustration of this, since the launch of the strategy in October 2021 there have been 108 news stories published by Transport for Wales of which only one relates to Electric Vehicles and none relate to public Electric Vehicle Charging infrastructure or this strategy.

Similarly, there is no mention of this strategy or work undertaken by Transport for Wales to deliver the strategy in the Transport for Wales 2021/22 annual report.

The strategy states that "We will seek to raise public awareness of electric vehicle charging infrastructure across Wales. Communications will seek to provide consistent, transparent and accessible information to consumers and the wider public" however this is not reflected in communications by Transport for Wales, for example the Transport for Wales publication "Talking Transport: A toolkit for facilitators to engage the public on transport-related topics" references trains, buses, and active travel but does not highlight any aspect of Electric Vehicle charging infrastructure.

In addition, we are concerned that recent Welsh Government strategies (such as the National Transport Delivery Plan) have grouped Zero-Emission Battery Electric Vehicles with other, less environmentally friendly transport such as Hybrid-Electric Vehicles and Hydrogen Fuel Cell Vehicles under the banner of "Ultra-Low Emissions Vehicles". This risks undermining the objective of this action point (increased consumer confidence) and reduces clarity for consumers and the wider public on the Zero Emission nature of Electric Vehicles.

Whilst the lack of progress in this area may reflect the speed at which Transport for Wales' directly-managed Rapid Charging infrastructure has been deployed, we suggest that the resourcing allocated to the broader implementation of the strategy - and to this particular Action Point - may need to be revisited to ensure that the objectives of the strategy in this area are met and that Transport for Wales can perform the executive function identified in the strategy.

## What are your views on progress made against Action 8: Encourage investment opportunity and innovation?

We recognise that Welsh Government has invested strongly in skills development to support decarbonisation and wider 'green skills' however the support for the supply chain to move to support EVs is less clear. In particular we would highlight three areas where you might expect to see Welsh Government intervention but where there has not been any clear activity:

Firstly support for rural petrol filling stations to transition to become hubs for Electric Vehicle rapid charging (including through the deployment of battery+charger systems and renewable energy generation technologies). These rural businesses are essential parts of many communities however they face a potential threat as fossil fuel use decreases. If, however, they are supported to become bases for (rapid) EV charging infrastructure - in contrast to deployments on public sector sites such as car parks - they can remain a viable and valuable part of transport decarbonisation.

Secondly, the investment in public sector Electric Vehicle charging infrastructure offers opportunities for large bi-directional charging infrastructure deployments which could provide Vehicle-to-Building and Vehicle-to-Grid services such as demand-smoothing and less carbon intensive uses of the grid. This is an area where Welsh Government, working with other Public Sector bodies and the Energy Service could support innovation in line with this Action.

Finally, Welsh Government will no doubt be aware that the automotive sector in Wales is currently heavily focused on the development of fossil fuelled vehicles (including engines and parts) and to date there has been a lack of engagement with this sector by Welsh Government to stimulate the transition of activity in Wales towards Zero-Emission Electric Vehicles. This year, the Welsh Automotive Forum, working with Welsh Government, began a process of mapping the supply chain for Zero Emission Vehicles (including Electric Vehicles) in Wales and we hope that this collaborative piece of work will provide new routes for supporting this sector to transition to support Electric Vehicle production, maintenance and infrastructure.

## What are your views on progress made against Action 9: Create synergies?

Within the Strategy, Welsh Government has identified benefits from co-ordinated planning and investments which encourage modal shift. We support this approach and the importance of reducing the total number of private vehicle miles in order to reduce the overall environmental and societal impact of travel.

However, actions to date have not always reflected the reality of charging patterns and Electric Vehicle usage. For example, the investment in charging infrastructure at railway stations may not be the most effective choice of location as drivers can (generally) be expected to drive the minimum distance necessary to shift to public transport and therefore be unlikely to need to take advantage of the charging facilities. In contrast, on-street and community car park infrastructure can facilitate the transition to Electric Vehicles across multiple use cases - including those that complete their journeys partly by private and partly by public transport.

It is too early to see if the strategy has been appropriately integrated into Local Development Plans however we would suggest that Welsh Government might consider collating an overview of the alignment between this strategy and draft Local Development Plans to ensure that they support charging infrastructure planning.

## What are your views on the strategy ?

EVA Cymru is broadly supportive of the strategy and welcomed the range of interventions identified to deliver a cohesive charging infrastructure. However we are concerned that the level of aspiration outlined in the strategy was low at the time of publication and that the clear and growing shift to Electric Vehicles in private vehicles, company vehicles, and public sector vehicle fleets has outpaced the specific outcomes identified.

We would recommend that Welsh Government review the timelines and targets set to increase the targeted levels of infrastructure and the speed of delivery. The level of aspiration within the current strategy, and the Action Plan, no longer reflects the broader commitment by Welsh Government to the decarbonisation of transport and this lack of ambition risks further increasing the gap in Electric Vehicle uptake between Wales and the rest of the UK.

We also feel that the strategy should be reviewed to ensure it accounts for patterns of usage that have become clearer since 2021 (including the higher average battery capacity of Electric Vehicles and the demand for greater numbers of chargers in fewer (hub) locations).

We would also suggest that the strategy needs to be revisited in light of the growth in Electric Commercial Vehicles, particularly vans (which are now growing at an average of 15% every quarter in Wales), and the need to work with significant fleet owners to ensure that public charging infrastructure supports their needs without reducing the availability for other users.

Finally, whilst the Strategy does identify the role of Welsh Government in working in partnership with the private sector, we would suggest that the strong level of capital investment currently available to Charge Point Operators makes this role even more vital in avoiding disparities across Wales with over-provision (or earlier provision) in some areas and significant under-provision in others.

## Do you have any other points you wish to raise within the scope of this inquiry?

We wish to reinforce our support for the broad nature of the strategy and the actions highlighted in the Action Plan. A reliable, available, and pan-Wales Electric Vehicle Charging infrastructure is an essential part of achieving transport decarbonisation and continuing to develop that infrastructure is essential to ensuring Wales catches up with the wider UK in this area.

We would, however, encourage Welsh Government to consider a more open approach to highlighting the progress made, and planned, against the strategy and the Action Plan and to take a broader approach to engagement. We feel this will support both public confidence and a broader understanding of Welsh Government's efforts in this area. As has been seen with Broadband investments, clarity of current and future plans leads to increased confidence and therefore uptake by the public and businesses.

We would also suggest that Welsh Government should place more emphasis on their role as an enabler and strongly encourage investments by the private sector to meet the aims of the strategy, continuing to co-invest and to drive demand to improve the investment case for those businesses.

Senedd Cymru | Welsh Parliament

[Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith](#) | [Climate Change, Environment and Infrastructure Committee](#)

[Gwefru cerbydau trydan](#) | [Electric vehicle charging](#)

Ymateb gan Yr Athro Liana Cipcigan, Prifysgol Caerdydd | Evidence from Professor Liana Cipcigan, Cardiff University

---

## 1. What are your views on the Action Plan?

We agree with the Action Plan in bridging the gaps in charging infrastructure provision in Wales. The Action Plan is recognising the urgency for action considering that the current charging infrastructure in Wales is still not fit for purpose lacking behind the rest of UK. However, the action plan is lacking granularity for more targeted and specific actions required to accelerating the rollout of charging infrastructure in the next 3 years to achieve the vision that ‘by 2025, all users of electric cars and vans in Wales are confident that they can access electric vehicle charging infrastructure when and where they need it.’

## 2. What are your views on progress made against Action 1: Charging infrastructure?

According to HM Government “Taking charge: the electric vehicle infrastructure strategy” “today a driver is never more than 25 miles away from a rapid charge point anywhere along England’s motorways and major A roads.”

For translating this achievement in Wales, a more targeted approach is required based on an analysis where the charging infrastructure is needed, and the charging infrastructure rollout should speed up significantly. For example, offering strategically different charging options across a range of locations for creating flexibility for businesses and private drivers. Roll out of charging infrastructure should be aligned with current and future demand with the right mix of different charging speeds to accommodate all vehicles including private cars, taxis, delivery vans, commercial fleets individual needs. Domestic charging, including that for households lacking off-road parking, is important to ensure equality of access.

Therefore, clear sub-actions with associated deadlines could support the overall KPI delivery. For example, setting sub-actions for local authorities to plan charge points installation where needed and provide suitable tools and expertise to assist them in achieving these plans.

The timescale for such urgent action is “roughly around 10 years” not aligned with the overall goal ‘by 2025, all users of electric cars and vans in Wales are confident that they can access electric vehicle charging infrastructure when and where they need it.’



### 3. What are your views on progress made against Action 2: Optimisation of energy provision?

We agree with the action plan recognising that the charging infrastructure provision should be integrated in smart energy systems, bringing together electricity and transport systems in a whole system approach. The grid is evolving to incorporate the significant load from electric vehicles charging and at the same time is benefiting from innovation in services that EVs can offer to the grid.

But innovation is not limited only to technologies, it also covers institutions, business models, policy designs, regulations, and behaviours therefore our suggestion is to include in the delivery partners for example aggregators, energy community, ancillary services providers.

### 4. What are your views on progress made against Action 3: Enhanced rapid charging provision?

We agree with the strategy planned to deliver Action 3, based on strategic spatial planning exercise and with the delivery timeline of 5 years.

Good progress was made considering the opening of Rhyl 36 vehicle capacity charging hub, the second largest charging hub in UK, incorporating a mix of fast and rapid chargers opened for public use. This charging facility is offered to local users who have no access to off street parking and is offering rapid charging for local taxi drivers.

### What are your views on progress made against Action 4: Welsh quality standards?

We agree with the strategy planned to deliver Action 4, the delivery timeline, and the Welsh focus.

### What are your views on progress made against Action 5: Regulatory facilitation?

The strategy rightly identified the promotion of renewable energy generation and storage integration with charging infrastructure and the sustainable design that includes green infrastructure.

We agree with the need of interoperable payment for accessibility of the charging infrastructure across the country for predicted mature EV market scenario.

However, as the charging infrastructure, electricity grid and EVs market is evolving regular updates of regulatory aspects are required to be aligned with this dynamic trend.

## What are your views on progress made against Action 6: Partnership and collaboration?

We do not have a comment on the progress.

## What are your views on progress made against Action 7: Increase public awareness?

There is a wide variation on public awareness of EVs and the associated infrastructure rollout. More targeted campaign in raising awareness is required, particularly to ensure equity of access to information in disadvantage areas with low income for supporting such communities with the transition to 2030.

The spatial distribution of charge points needs to ensure inclusion for disadvantaged communities and maintain the right balance between commercial and social considerations. Raising awareness regarding other transport options like public transport or car sharing schemes are important in the case when EVs ownership and access to charging infrastructure is challenging.

The delivery partners of this action will need to be selected with right communication skills for sending the right message and educate all communities in relation to infrastructure provision for avoiding transport poverty.

## What are your views on progress made against Action 8: Encourage investment opportunity and innovation?

We would like to see more engagement and partnership with universities in providing innovative solutions and expert advice. As members of standardisation bodies, task forces, national and international organisations, government working groups we are in a position to provide support in selecting the right strategies and technologies to deliver the electric vehicle charging roll out since the market and technology diversify and continue to innovate.

The universities are significantly contributing to skills provision and training. There is a significant demand on the expertise and human resources in areas serving the emobility ecosystem. It is well recognised the existence of skills deficit in this sector. Therefore, support for skills provision and employment within the EVs value chain is essential. To develop these new technologies, deploy and maintain them critical skills are required, for not only who are joining the workforce, but also for current employers whose roles will be disrupted by new business models along the emobility supply chain. The workforce will need to scale-up and there is a need to reskill workers to fill the shortage of personnel qualified to work on EVs supply chain to support the transition from ICE to EVs.

Widespread of EVs adoption will require workers trained in new skills: EVs design including batteries, charging infrastructure, servicing EVs, safety issues, power electronics, e-mobility service integrators, grid interfaces and control to list only few. But a workforce with the right skills is hard to find especially when multi-skills workers with mechanical, electrical, computing and electronics skills should be required. Building the workforce of the future with multi-skilled engineers is a challenging task.

Workforce programmes for current workforce as well as new areas of specialisation with the focus on EVs and charging infrastructure are required to deliver the ambitions agenda of decarbonisation of transport. These skills should be developed in advance due to the employment potential from the supply chain for electric transportation.

### What are your views on progress made against Action 9: Create synergies?

This action is very important because the grid will need to evolve to incorporate the significant additional demand from road transport electrification. Developing large transport hubs powered by solar farms and storage energy balancing units, as proposed by CENIN in Bridgend and Parc Dyffryn, is offering sustainable solutions for charging electric vehicles from renewables.

In delivery partners it is recommended to be included/consulted renewable generators and storage developers as well as local energy communities.

### What are your views on the strategy ?

Overall, we agree with the urgency of the action plan and delivery strategy.

However, we will welcome more granularity for these actions and more ambition targets for infrastructure provision as well as setting sub-tasks with specific timeline for better monitoring of KPI.

### Do you have any other points you wish to raise within the scope of this inquiry?

---

## EVC3 DPD Group

---

Senedd Cymru | Welsh Parliament

**Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith | Climate Change,  
Environment and Infrastructure Committee**

**Gwefru cerbydau trydan | Electric vehicle charging**

Ymateb gan DPD | Evidence from DPD

---

### 1. Beth yw eich barn am y Cynllun Gweithredu?

DPD yw prif gludydd parseli B2C domestig y Deyrnas Unedig, gyda thîm o 22,000 yn dosbarthu dros 350 miliwn o barseili bob blwyddyn. Mae hyn yn golygu ein bod yn rhan allweddol o'r diwydiant trafniadaeth, sy'n cyfrif ar hyn o bryd am ryw chwarter o allyriadau CO2 blyneddol y Deyrnas Unedig. Rydym yn cymryd ein rôl yn y broses o ddatgarboneiddio'r Deyrnas Unedig o ddifri, ac yn cefnogi'n llawn Gynllun Gweithredu'r Pwyllgor ar gyfer cynyddu a gwella seilwaith gwefru Cerbydau Trydan (EV) y wlad.

Fel cwmni, mae DPD yn cymryd camau pendant i ddatgarboneiddio ei weithrediadau, gan ganolbwyntio'n bennaf ar ddinasoedd lle mae argaeledd seilwaith gwefru cerbydau trydan yn caniatáu symud yn llwyr oddi wrth faniau sy'n rhedeg ar betrol a diesel. Rhoddwyd strategaeth 'Gweledigaeth 30' ar waith sy'n ymrwymo i sicrhau bod dosbarthu mewn 30 o ddinasoedd ar draws y Deyrnas Unedig yn gyfangwbl sero net erbyn diwedd 2023.

Yng Nghaerdydd, er enghraifft, mae gan DPD 205 o faniau gweithredol ar hyn o bryd, 71 ohonynt yn rhai trydan. Bydd 24 o faniau trydan eraill mewn cylchrediad y flwyddyn nesaf, i sicrhau gwasanaeth trydan llwyr yn y ddinas cyn gynted â phosibl. Rydym ni'n amcangyfrif y bydd ein strategaeth cerbydau trydan trosfwaol yn y Deyrnas Unedig yn dosbarthu 100m o barseili â faniau trydan yn 2023, o gymharu ag 1.3m yn unig yn 2019, ac rydym am i'n gyrwyr ledled Cymru chwarae rhan allweddol wrth gyflawni hyn.

Prif bryder ein cwmni, a amlygir yn yr adrannau perthnasol isod, yw'r oedi wrth ehangu seilwaith gwefru cerbydau trydan cyhoeddus y Deyrnas Unedig. Yng Nghaerdydd, dim ond 25 o safleoedd gwefru sy'n addas i faniau sydd ar gael i'r trigolion ar hyn o bryd, ac mae hynny'n cynnwys llawer o yrwyr DPD sy'n prydlesu eu faniau gyda'n cefnogaeth ni. Rhaid i wella'r

ddarpariaeth fod yn brif flaenoriaeth i'r llywodraeth ganolog a lleol wrth symud ymlaen, er mwyn sicrhau bod modd i'r sector dosbarthu ddatgarboneiddio'n gyflym.

Mae datgarboneiddio trafndiaeth mewn trefi a dinasoedd ar draws y Deyrnas Unedig o'r pwys mwyaf i DPD, yn enwedig yn y rhai lle rydym wedi penderfynu mynd y tu hwnt i'r hyn a fynnir gan awdurdodau er mwyn cyflwyno gwasanaeth heb allyriadau. Ein nod yw sicrhau bod modd i ddinasyddion ar draws Cymru a'r Deyrnas Unedig fyw mewn dinasoedd a chymunedau gwledig sy'n wyrddach, lle mae'r aer yn lanach, a lle mae modd dosbarthu parseli'n gyflym mewn modd sy'n llesol i'r amgylchedd.

Gobeithiwn fod y cyflwyniad hwn yn dangos bod gennym lawer o arbenigedd a phrofiad i'w rhannu, a byddem yn hoffi cydweithio'n fwy â'r Senedd a Llywodraeth Cymru ar hyn wrth symud ymlaen. Byddai'n bleser cael cwrdd â chi i glywed rhagor o fanylion am eich cynlluniau datgarboneiddio trafndiaeth, a thrafod sut gallwn ni weithio'n effeithiol ar y cyd i gyflymu ymdrechion o ran gwefru cerbydau trydan a mwy.

## **2. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 1: Seilwaith gwefru?**

Fel y soniwyd uchod, mae'r oedi wrth ehangu seilwaith gwefru cerbydau trydan cyhoeddus y Deyrnas Unedig yn bryder dilys i'n cwmni. Rydym wedi ymgynghori â'r llywodraeth ar y mater hwn, ac yn cefnogi'r cynnydd parhaus mewn cyllid i ehangu'r rhwydwaith yn ystod y blynyddoedd nesaf, gan gydnabod ar yr un pryd bod angen llawer mwy. Rydym ni'n parhau i roi pwysau ar y Llywodraeth Ganolog am fwy o gyllid i Awdurdodau Lleol, er mwyn sicrhau seilwaith gwefru cynhwysfawr.

Mae'r rhan fwyaf o'n gyrwyr yn dewis bod yn hunangyflogedig. Er mwyn eu galluogi i ddsbarthu eitemau mewn modd sero net, mae DPD yn rhoi'r gefnogaeth angenrheidiol iddyn nhw yrru cerbydau trydan sydd ar brydles oddi wrthym ni. Er ein bod yn darparu grantiau ar gyfer y rhai sy'n gallu gosod pwyntiau gwefru gartref, nid yw hynny'n bosibl i lawer o yrwyr oherwydd diffyg lle, ac o ganlyniad maent yn dibynnu ar y seilwaith cyhoeddus yn eu hardal, fel y trigolion eraill. O'r herwydd, mae angen mynediad arnyn nhw at seilwaith gwefru mewn ardaloedd preswyl, a seilwaith gwefru cyhoeddus amhreswyl y gallent ei ddefnyddio ar eu teithiau dosbarthu ac oddi cartref.

Dylid ceisio sicrhau nad oes rhaid i unrhyw yrwyr proffesiynol sydd â'u bryd ar yrru cerbyd trydan ddewis peidio â gwneud hynny oherwydd sut neu ble maen nhw'n byw. Mae angen sicrhau, felly, bod adeiladu mwy o hybiau trydan ar draws rhwydwaith ffyrdd Cymru yn flaenoriaeth allweddol, gan y byddai hynny'n caniatáu defnyddio cerbydau hwy a thrymach ar deithiau hwy, gan fod cwmpas y fersiynau trydan o'r mathau hyn o gerbydau yn gyfyngedig. Er bod hwn yn fater y mae angen ei ddatrys ar gyfer gyrwyr preifat a gyrwyr cerbydluoedd, mae'r olaf yn defnyddio'u cerbydau mewn modd sy'n ddramatig o wahanol. Yn ôl amcangyfrifon yn 2020, mae gyrwyr cerbydlu yn gwneud cymaint â chwe gwaith y nifer o filltiroedd bob blwyddyn, gan deithio rhyw 70 milltir y dydd yn olynol ar draws yr wythnos waith. Mae hynny'n galw am wefru dros nos o bwyntiau gwefru pwerus mewn amgylchedd diogel.

Rydym ni'n ymwybodol iawn bod costau sylweddol ynghlwm wrth ehangu'r seilwaith gwefru. Yn ein canolfannau, mae cost gosod cyfarpar gwefru addas yn £750,000 o leiaf, o gymharu â gosod tanc diesel am ryw £50,000. Serch hynny, rydym yn gweithio'n galed i uwchraddio ein seilwaith yn gyflym, ond rydym yn boenus o ymwybodol na fydd hynny o gymorth i yrwyr hunangyflogedig nad ydynt yn byw'n agos at ein canolfannau.

## **3. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 2: Optimeiddio'r ddarpariaeth ynni?**

Mae DPD yn cydnabod pwysigrwydd gwella'r ddarpariaeth ynni fel cam cyntaf a fydd yn caniatáu ehangu'r seilwaith gwefru cerbydau trydan yn gyflym, ac mae'n cefnogi'r syniad y dylai llywodraeth ganolog a lleol gydweithio'n agos â Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu a darparwyr pwyntiau gwefru ar hyn. Fodd bynnag, ymddengys yr amserlen arfaethedig, "o fewn rhyw 2 flynedd yn fras", ar gyfer sefydlu grŵp Cysylltiadau a fydd yn dod â'r cymeriadau hyn ynghyd yn hir o ystyried graddfa'r her a'r targedau datgarboneiddio trafndiaeth a bennwyd gan y Llywodraeth a chan gymeriadau mwy uchelgeisiol yn y sector dosbarthu a thrafnidiaeth.

#### **4. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 3: Gwella'r ddarpariaeth gwefru chwim?**

Mae DPD yn croesawu ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gyflwyno darpariaeth gwefru chwim bob 20 milltir ar hyd rhwydwaith cefnffyrdd strategol Cymru erbyn 2025. Mae hyn yn arbennig o bwysig i hwyluso'r pontio i gerbydau trydan ar draws ardaloedd gwledig Cymru, nad yw'n bosibl ar hyn o bryd oherwydd y diffyg seilwaith effeithlon addas ar gyfer teithiau hwy sy'n gysylltiedig â dosbarthu mewn ardaloedd gwledig.

Yng nghyswllt Caerdydd, sef yr unig leoliad y bernir ar hyn o bryd ei fod yn addas ar gyfer symud yn gyffredinol i gerbydau trydan, mae gan DPD 71 o gerbydau sy'n rhedeg ar drydan. Er bod rhai gyrwyr wedi cael eu cynorthwyo i osod gwefrwyr yn eu cartrefi, nid yw hynny'n opsiwn i lawer ohonynt, ac o ganlyniad maent yn dibynnu ar seilwaith cyfredol y ddinas, sy'n cynnwys 25 o wefrwyr >50kw yn unig.

Byddem ni'n croesawu'n fawr gyfle i weithio gyda Trafnidiaeth i Gymru ar oruchwylio'r gwaith i ehangu gwefru chwim, a rhannu data manylach ynghylch y galw disgwylidig wrth symud ymlaen.

#### **5. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 4: Safonau ansawdd Cymru?**

Mae DPD yn cefnogi ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ddylanwadu ar ddatblygiad safonau cenedlaethol arfaethedig Llywodraeth y Deyrnas Unedig o ran ansawdd y ddarpariaeth wefru, ac mae'n bendant o'r farn y dylai cyfleusterau ymyl y ffordd fod mor hygyrch â phosibl i bob gyrwr, gyda chyn lleied o amser gyrru â phosibl rhwng cyfleusterau.

Pwynt penodol nad yw'n cael digon o sylw, yn ein barn ni, yw'r un ynghylch platfformau talu mewn mannau gwefru a hybiau ar draws y Deyrnas Unedig. Mae system ddarniog ac anghyson wrth dalu am wefru cerbydau trydan yn ymffurfio yn y Deyrnas Unedig, ac mae perygl y bydd

hynny'n cymhlethu'r defnydd o gerbydau trydan at ddibenion masnachol oherwydd na fydd gyrwyr yn gallu talu'n ddidrafferth am eu gwefru ym mhob un o'r pwyntiau gwefru trydan.

Mae diffyg gwybodaeth ynghylch a fydd eich cerbyd yn gydnaws â'r pwynt gwefru agosaf yn anochel yn creu pryder ynghylch cwmpas, a gall estyn teithiau ac oriau gwaith gyrwyr sy'n gorfod mynd heibio i sawl hwb gwefru er mwyn cael hyd i un sy'n cyfateb i'w hanghenion. O ystyried hyn, mae DPD yn cytuno â rhannau helaeth o'r sector dosbarthu a logisteg bod angen system filio ganolog ar gyfer gweithrediadau masnachol, fel bod taliadau busnes yn gallu bod mor ddidrafferth â phosibl.

## **6. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 5: Hwyluso rheoleiddiol?**

Mae DPD yn cefnogi'n llawn gynllun Llywodraeth Cymru i adolygu rheoliadau adeiladu i gefnogi darparu gwefru yn y cartref a'r gweithle ledled Cymru, a hynny yn achos prosiectau adnewyddu ac adeiladu o'r newydd.

## **7. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 6: Partneriaeth a chydweithio?**

Mae cydweithio rhwng y llywodraeth a'r sector preifat yn hanfodol bwysig i gyflymu'r gwelliant yn seilwaith gwefru cerbydau trydan y Deyrnas Unedig. Mae DPD yn cefnogi'n llawn yr ymgyrch i sefydlu gweithgor Gweithredwyr Pwyntiau Gwefru gyda'r nod hwn mewn golwg, a byddai wrth ei fodd yn cymryd rhan pan fo hynny'n addas er mwyn sicrhau bod anghenion y sector dosbarthu yn cael eu cymryd i ystyriaeth wrth wneud penderfyniadau, a bod cwmnïau fel ninnau yn cyfrannu at wella'r seilwaith cerbydau trydan yng Nghymru.

## **8. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 7: Cynyddu ymwybyddiaeth gyhoeddus?**

Mae DPD yn cefnogi uchelgais Llywodraeth Cymru yng nghyswllt ymwybyddiaeth y cyhoedd o'r seilwaith gwefru cerbydau trydan ledled Cymru, gan y bydd hynny'n helpu'r cyhoedd i ddeall gwefru cerbydau trydan. Mae angen gweld y symudiad at gerbydau trydan fel prosiect cenedlaethol sy'n cynnwys gyrwyr preifat a'r rhai sy'n defnyddio cerbydau i weithio yn y sector trafndiaeth a dosbarthu.

Yn achos DPD yn benodol, mae'n bwysig cynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd o sefyllfa mwyafrif o'n gyrwyr yng nghyswllt defnyddio'r seilwaith gwefru cerbydau trydan, yn arbennig pwyntiau gwefru ar y stryd mewn dinasoedd fel Caerdydd. Fel y soniwyd uchod, mae'r rhan fwyaf ohonynt yn hunangyflogedig trwy ddewis, ac yn cael cefnogaeth DPD i ddarparu gwasanaeth



dosbarthu sero net trwy brydlesu cerbydau trydan oddi wrthyn ni. Er ein bod yn darparu grantiau ar gyfer y rhai sy'n gallu gosod pwyntiau gwefru gartref, nid yw hynny'n opsiwn i lawer o yrwyr oherwydd diffyg lle, felly maent yn dibynnu ar y seilwaith cyhoeddus yn eu hardal, fel unrhyw breswlydd arall. O ganlyniad, mae angen iddyn nhw gael mynediad at bwyntiau gwefru mewn amrywiol leoedd sydd hefyd yn cael eu defnyddio gan yrwyr preifat cerbydau trydan, ac yn y gorffennol mae hynny wedi arwain at ymateb negyddol, oherwydd nad oes cyflenwad digonol o bwyntiau gwefru i ateb y galw yn y rhan fwyaf o'r Deyrnas Unedig.

## **9. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 8: Annog cyfleoedd i fuddsoddi ac arloesi?**

Mae DPD yn cytuno bod angen mwy o ymchwil a datblygu i gyflymu dichonoldeb dosbarthiadau sydd yn defnyddio trydan 100% o amgylch y Deyrnas Unedig yn y dyfodol.

Maes blaenoriaeth yw gwella technoleg batrioedd i fwyafu cwmipas a hyd oes cerbydau trydan unigol. Mae amser gwefru nodweddiadol fan drydan dros 6 awr, sy'n golygu y bydd sawl cerbyd yn segur ar unrhyw adeg benodol, fel bod angen cerbydluoedd mwy o faint a phwyntiau gwefru ychwanegol, a pho gyflymaf rydych chi'n gwefru cerbyd trydan, a pho amlaf, cyflymaf bydd y batrioedd yn treulio. Mae hynny'n golygu, os bydd amllder a hyd teithiau'n cynyddu, y bydd hyd oes pob cerbyd yn gostwng, gan greu mwy o gostau. Bydd buddsoddiad gan y Llywodraeth mewn arloesedd ynghylch oes cerbydau a batrioedd yn cael effaith sylweddol, estynedig.

## **10. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 9: Creu synergedd?**

Mae DPD yn cefnogi'n llawn ystyried seilwaith gwefru ym mhob cynllun datblygu rhanbarthol a lleol perthnasol, yn rhai newydd a rhai sy'n dod i'r amlwg. Fel y soniwyd uchod, mae angen llawer o waith o hyd i hwyluso defnydd o gerbydau trydan mewn ardaloedd gwledig yn benodol, felly byddai unrhyw fentrau sy'n gallu helpu i ddarparu pŵer a phwyntiau gwefru i gymunedau y tu allan i ddinasoedd, gan gynnwys busnesau, yn cael eu croesawu'n fawr. Mae hyn yn cynnwys nodi synergeddau traws-sector trwy gyfleoedd i greu lleoedd o amgylch gwasanaethau lleol a manwerthu ar y stryd fawr.

## **11. Oes gennych chi unrhyw sylwadau eraill yr hoffech eu gwneud o fewn cwmipas yr ymchwiliad hwn?**

Mae DPD o'r farn bod ymgynghoriadau fel hwn yn rhan o ymgysylltu parhaus, uchelgeisiol, sydd â ffocws ar ganlyniadau rhwng y llywodraeth a'r sector preifat, ac mae'n croesawu elfennau yn y Cynllun Gweithredu sy'n ceisio cyflawni hyn. Fel cwmni, mae gennym ni lawer o brofiad ac

arbenigedd i'w rhannu yn y maes hwn, a byddem ni'n hoffi gweithio'n fwy ar hyn ochr yn ochr â chi wrth symud ymlaen. Byddai'n bleser cwrdd â chi i glywed rhagor o fanylion am gynlluniau datgarboneiddio trafndiaeth ehangach y Pwyllgor, a thrafod sut gallwn ni gydweithio'n effeithiol i gyflymu ein hymdrechion

# Eitem 3

Gwefru cerbydau trydan | Electric vehicle charging:

EVC1 - Ymateb gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru | Evidence from the Welsh Government and Transport for Wales

## **Strategaeth a Chynllun Gweithredu Gwefru Cerbydau Trydan ar gyfer Cymru Adroddiad Cynnydd – Rhagfyr 2022**

### **Cyflwyniad**

Ym mlwyddyn gynta'r Strategaeth a Chynllun Gweithredu Gwefru Cerbydau Trydan, rydyn ni yn Llywodraeth Cymru wedi bod yn canolbwyntio ar sut i roi'r Strategaeth a'r Cynllun Gweithredu ar waith, wrth i ni brysuro'r gwaith o ddarparu'r seilwaith gwefru cerbydau trydan ledled Cymru. Un o brif elfennau'r gwaith hwn yw ystyried y dadleuon o blaid ymyrraeth gan Lywodraeth Cymru i wneud y mwyaf o botensial y farchnad gwefru cerbydau trydan.

Rydyn ni wedi cydweithio'n glos â Trafnidiaeth Cymru, Awdurdodau Lleol a'r sector preifat i ddechrau darparu sylfaen o seilwaith yng Nghymru, ac i nodi cyfleoedd yn y dyfodol all diwallu anghenion gwefru gwahanol gan sicrhau bod digon o seilwaith gwefru i roi'r un cyfle i bawb a chreu profiad difwlch a dymunol i bob defnyddiwr.

### **Y Farchnad Gwefru Cerbydau Trydan yng Nghymru**

Ym mis Medi 2022, roedd 13,000 o gerbydau trydan batri (CTBau) trwyddedig yng Nghymru, sef tua 1% o'r holl geir yn y wlad. CTBau yw tua 12-13% o'r holl geir newydd a werthir yng Nghymru<sup>1</sup>.

Mae 1,417 o fannau gwefru yng Nghymru,<sup>2</sup> 1 man gwefru ar gyfer pob 9 CTB<sup>3</sup>. Y ffigur yn y Deyrnas Unedig (DU) gyfan yw 1 man gwefru ar gyfer pob 16 CTB.

Ers i ni yn Llywodraeth Cymru gyhoeddi ein Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan yn 2021, mae'r seilwaith gwefru sydd wedi'i osod hefyd wedi cynyddu yng Nghymru o 21 o fannau gwefru fesul 100,000 o drigolion (daw'r data yn y Strategaeth o Fehefin 2020) i 39 o fannau gwefru fesul 100,000 o drigolion – newid o ryw 666 o fannau gwefru ym Mehefin 2020 i 1,222 ym mis Medi 2022, twf o ryw 84%.

Bydd angen buddsoddi llawer iawn o arian i gwrdd â'r lefelau a ragwelir o ddefnydd a galw am gerbydau trydan, yn enwedig yn sgil y cynnig i wahardd cerbydau â pheiriannau tanio mewnol (PTM) ac ymlaen i'r 2030au.

---

<sup>1</sup> Ystadegau Trwyddedu Adran Drafnidiaeth y DU (veh0132)

<sup>2</sup> Zap-Map.com

<sup>3</sup> Ystadegau dyfeisiau gwefru cerbydau trydan – Adran Drafnidiaeth y DU

## **Cynllun Gweithredu: Cynnydd o safbwynt y 9 cam gweithredu**

### **Canlyniad 1: Darpariaeth wefru gyfan**

#### **Cam Gweithredu 1: Seilwaith gwefru**

Mae Llywodraeth Cymru wedi buddsoddi ychydig dros £26 miliwn i ddarparu seilwaith gwefru mewn manau cyhoeddus yng Nghymru ers 2019.

Gyda'i gilydd mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru (TrC) wedi neilltuo arian a rhoi arweiniad a chymorth technegol i awdurdodau lleol i ddarparu Mannau Gwefru ar y Stryd ac mewn Cyrchfannau ledled Cymru. Rydyn ni wedi gweithio'n glos hefyd â'r Swyddfa Cerbydau heb Allyriadau (OZEV) i hyrwyddo'u cynlluniau grant i awdurdodau lleol ar gyfer gosod manau gwefru; bydd ein hymyrraeth yn helpu 18 o'r 22 awdurdod lleol yng Nghymru i ddarparu gwerth tua £3 miliwn o seilwaith gwefru ar y stryd ledled Cymru ym mlwyddyn ariannol 2022-23 gan sbarduno bron £2.5 miliwn o arian gan Lywodraeth y DU i Gymru.

Mae'r prosiectau hyn yn targedu seilwaith gwefru mewn manau cyhoeddus allweddol ledled Cymru a byddant yn hyrwyddo'r newid i gerbydau trydan. (EV)

#### **Cam Gweithredu 2: Optimeiddio'r ddarpariaeth ynni**

Mae Llywodraeth Cymru, TrC ac awdurdodau lleol yng Nghymru wedi bod yn cydweithio â Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu (Scottish Power Energy Networks (SPEN) a'r Grid Cenedlaethol) i sicrhau bod cymaint o bŵer ar gael ar gyfer gwefru cerbydau trydan â phosibl.

Mae'r Grid Cenedlaethol a SPEN wedi defnyddio cyllid yr Adferiad Gwyrdd gan Ofgem i gryfhau rhai rhannau o'u rhwydwaith. Sail y Grid Cenedlaethol dros eu dewis o safleoedd ledled y De oedd eu bod yn agos i Rwydwaith Ffyrdd Strategol Cymru (SRN) ac i is-orsafoedd allweddol gan wneud y cysylltiadau â'r rhwydwaith trydan yn fwy cost-ffeithiol. Er bod SPEN wedi gwneud hyn hefyd, maen nhw wedi gweithio'n agos â ni i ddewis 17 o gysylltiadau trydanol hyd at 1MVA (amperau megafolt) ledled Rhanbarth y Gogledd yn benodol ar gyfer gwefru cerbydau trydan. £100k yr un yw gwerth y cysylltiadau hyn ar gyfartaledd. Mae'r cysylltiadau wedi'u dewis i ddarparu rhwydwaith o orsafoedd gwefru chwim, hynny ar draws y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol ac wedi'u lleoli fel arfer wrth gyffyrdd. Mae ffordd SPEN o fynd ati wedi bod yn llwyddiannus, gan sbarduno'r sector preifat i fuddsoddi mewn seilwaith gwefru chwim ar gyfer cerbydau trydan ym mhob un o'r 17 safle.

Mae Llywodraeth Cymru a TrC wedi cydweithio hefyd gyda'r Gweithredwyr Rhwydwaith Ardal (DNOs) i ddatblygu offer sy'n modelu'r rhwydwaith trydan a'i gyfyngiadau ac i helpu i nodi'r manau hynny yn y grid lle byddai buddsoddi'n fwyaf tebygol o arwain at wella cyfleoedd yn sylweddol ar gyfer datblygu seilwaith cerbydau trydan.

Gan edrych tua'r dyfodol, rydym am greu grŵp cysylltiadau all helpu i gynyddu eto'r pŵer sydd ar gael ar gyfer gwefru cerbydau trydan; a helpu i wireddu'r manteision sy'n cael eu disgrifio yn y Cynllun Gweithredu.

### Cam Gweithredu 3: Gwella'r ddarpariaeth gwefru chwim

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn arwain prosiect i ddarparu manau gwefru chwim ar gyfer cerbydau trydan ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Mae'n brosiect sy'n bartneriaeth unigryw. Caiff y rhwydwaith o fannau gwefru ei ariannu'n fasnachol yn bennaf ond y defnyddir cyllid cyhoeddus i 'ddatgloi' safleoedd lle ceir cyfyngiadau difrifol trwy ariannu gwaith DNO. Mae'r manau gwefru hyn yn yr ardaloedd lle bernir na fyddant yn debygol o allu elwa ar fuddsoddiad cwbl fasnachol yn y dyfodol agos i ganolig, ond sy'n hanfodol ar gyfer sicrhau darpariaeth gyson ar draws y Rhwydwaith Ffyrdd i wefru cerbydau trydan ar ganol eu taith i gyrchfannau ymwelwyr a chyrchfannau pwysig eraill ledled Cymru. Canolbwyntir hefyd ar safleoedd sy'n eiddo cyhoeddus, gan ddod â'r fantais ychwanegol o ddarparu incwm bychan o'r lês oddi wrth gwmnïau manau gwefru. Mae safleoedd wedi'u dewis yn ofalus hefyd yn ôl y cyfleusterau sydd gerllaw, gan gynnwys eu gallu i ddod â manteision i fusnesau lleol a'r sector lletygarwch. Pan gwblheir y prosiect hwn yn chwarter cyntaf 2023, bydd manau gwefru chwim o leiaf bob 25 milltir ac ar y rhan fwyaf o'r rhwydwaith, bob 20 milltir ledled Cymru – hynny ddwy flynedd o flaen targed y Cynllun Gweithredu.

Mae'r seilwaith gwefru gofynnol hwn ar draws SRN Cymru yn gam mawr at roi'r hyder i ddefnyddwyr allu gyrru ledled Cymru heb redeg allan o drydan.

### **Canlyniad 2: Deilliannau Ansawdd**

#### Cam Gweithredu 4: Datblygu safonau ansawdd i Gymru

Mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu arbenigwyr allanol i ddatblygu Safonau Cenedlaethol ar gyfer Seilwaith Gwefru Cerbydau Trydan yng Nghymru. Mae'r canllaw ar-lein yn disgrifio cyfres o argymhellion arfer gorau ar gyfer manau gwefru cyhoeddus diogel, hygyrch, a dibynadwy yng Nghymru. Datblygwyd y Safonau i'w defnyddio gan sefydliadau'r sector cyhoeddus, mentrau cymunedol a phartneriaid cyflenwi sy'n gysylltiedig â darparu seilwaith gwefru cerbydau trydan yng Nghymru. Oni dywedir yn wahanol, nid yw'r argymhellion a nodir yn y Safonau Cenedlaethol yn rhai sy'n rhwymo'n gyfreithiol. Yn hytrach, maen nhw wedi'u datblygu i fod yn ganllaw arfer gorau i helpu Cymru tuag at ei thargedau carbon sero-net.

Mae'r argymhellion yn ymdrin â materion fel manylebau dylunio manau gwefru sy'n cynnwys cyflymder, gofynion cynllunio a mathau o blygiau, yn ogystal â lleoliad y man gwefru o fewn yr amgylchedd o'i gwmpas. Maent hefyd yn ymdrin hefyd â'r strydun, gan gynnwys hygyrchedd a diogelwch, anghenion o ran ynni a chysylltiadau, agweddau gweithredol, caffael ac ystyriaethau a ddaw i'r amlwg nawr ac yn y dyfodol. Maen nhw'n esbonio sut i osgoi rhwystro llwybrau cerdded a diogelu llwybrau teithio. Deallir na fydd pob argymhelliad yn berthnasol i bob sefyllfa gan y bydd gofyn i bob man gwefru ymateb i anghenion ac amgylchiadau lleol, yn ogystal ag i fframweithiau

polisi rhanbarthol a chenedlaethol. Fodd bynnag, mae'r Safonau Cenedlaethol yn ymdrech i sicrhau, wrth symud ymlaen, bod holl ddefnyddwyr cerbydau trydan yng Nghymru yn hyderus bod seilwaith gwefru ar gael iddynt lle bynnag a phryd bynnag y bydd ei angen.

Bydd y canllaw yn cael ei gyhoeddi ar wefan Llywodraeth Cymru yn ystod yr wythnosau nesaf.

### Cam Gweithredu 5: Hwyluso rheoleiddio'r seilwaith

Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu ymgynghori ar ddiwygiadau drafft i Reoliadau Adeiladu yn ystod hanner cyntaf 2023. Bydd y diwygiadau drafft yn golygu bod rhaid darparu manau gwefru cerbydau trydan ar gyfer pob annedd newydd sydd â man parcio cysylltiedig ac un man gwefru a ffos chebl ychwanegol wrth bob adeilad dibreswyl newydd sydd â mwy na 10 lle parcio.

Byddwn ni hefyd yn gweithio gyda'r diwydiant trydan i gynnal adolygiad pellach o bolisiau a rheoliadau Llywodraeth Cymru er mwyn cefnogi seilwaith gwefru cerbydau trydan. Bydd hyn yn cynnwys ystyried unrhyw fesurau pellach y gellir eu cymryd i gefnogi cynlluniau gofodol lleol a rhanbarthol a fframwaith ar gyfer cynlluniau datblygu strategol a lleol. Cynhelir adolygiad o'r hawliau Datblygu a Ganiateir er mwyn i ddiwydiant allu eu dilyn a mynd i'r afael ag unrhyw anghysondebau o ran rheoli datblygu neu'r ffordd y caiff ei gymhwyso ar draws y DU. Bydd angen trafod a chydweithio parhaus ag awdurdodau cynllunio lleol i'w helpu i ddatblygu atebion lleol.

### Cam Gweithredu 6: Partneriaeth a chydweithio

Er mwyn gallu rhoi'r seilwaith gwefru cerbydau trydan ar waith yn gyflym ledled Cymru, rhaid wrth gydweithrediad a chyfraniad amrywiaeth o randdeiliaid, o Weithredwyr Mannau Gwefru (CPOs) i drigolion. Rydym yn bwriadu datblygu cynllun cyfathrebu a rheoli rhanddeiliaid ar lefel rhaglen.

Mae maint a chymhlethdod y Cynllun Gweithredu yn golygu bod angen cynllun cyflawni cryf ac effeithiol sy'n nodi sut y bydd Llywodraeth Cymru a'i phartneriaid cyflenwi yn cynnal ac yn rheoli'r rhaglen seilwaith gwefru cerbydau trydan. Am hynny, yn y flwyddyn ddiwethaf, gwnaethom fuddsoddi adnoddau i nodi'r camau allweddol ar gyfer datblygu'r cynllun cyflawni, sy'n cynnwys trafod â'r farchnad CPOs i helpu i nodi ymyriadau tebygol y sector cyhoeddus, a ffurfio gweithgor sector cyhoeddus-preifat. Rydym yn bwriadu sefydlu grŵp gweithredwyr manau gwefru, fel y'i disgrifir yn y Cynllun Gweithredu, o fewn y chwe mis nesaf.

Mae disgwyl mai'r sector preifat fydd yn buddsoddi fwyaf i ddarparu manau gwefru yng Nghymru; ond nid oes gennym lawer o wybodaeth am gynlluniau penodol y sector preifat. Mae rhywfaint o drafod wedi digwydd, ond mae angen i ni wybod faint o fannau gwefru y bydd y sector preifat yn eu darparu, ble ac erbyn pryd.

Ym mis Tachwedd 2022, cynhaliodd Llywodraeth Cymru a TrC weithdy gyda gweithredwyr manau gwefru i drafod sut y gall y sector cyhoeddus a'r sector preifat

gydweithio'n well â'i gilydd i gyflawni. Edrychwyd ar sut i osgoi dyblygu ymdrech ac i'r sector cyhoeddus ddeall yr amodau a all hwyluso buddsoddiad a rhagweld lle mae buddsoddiad masnachol yn fwyaf tebygol o ddigwydd. Yn dilyn y gweithdy, cafwyd deialog fanwl â chwmnïau unigol yn y diwydiant ynghylch "rhoi profion meddal" ar gamau a chymhorthion posibl y gellir eu darparu i gasglu gwybodaeth am y farchnad ac i rannu data ar gyfleoedd a chyfyngiadau.

Desg Gwasanaethau Gwefru Cerbydau Trydan: Mae TrC wedi dechrau ar y gwaith o bwysu a mesur desg gwasanaethau mewnol i hybu pob agwedd ar ddarparu a rheoli manau gwefru cerbydau trydan. Credwn fod cyfle da ar draws y sectorau cyhoeddus a phreifat i gynnal set integredig a chyson o wasanaethau cymorth all ymdrin â gwasanaethu cwsmeriaid a gosod, cynnal a chadw a rheoli manau gwefru, gan leihau'r rhwystrau i'w darparu. Gallai darparu'r gwasanaethau hyn yn ei dro greu cyfleoedd i drydydd partïon gan gynnwys busnesau bach a chanolig a'r trydydd sector.

### **Canlyniad 3: Buddion Lleol**

#### Cam Gweithredu 7: Cynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd

Er mwyn gallu rhoi'r seilwaith gwefru cerbydau trydan ar waith yn gyflym ledled Cymru, rhaid wrth gydweithrediad a chyfraniad amrywiaeth o randdeiliaid, o Weithredwyr Mannau Gwefru (CPOs) i drigolion. Rydyn ni'n ymwybodol bod angen i Lywodraeth Cymru ddatblygu cynllun clir i ymgysylltu a chyfathrebu â'r cyhoedd, yn enwedig gan mai un o amcanion craidd y Strategaeth yw codi ymwybyddiaeth y cyhoedd o'r seilwaith gwefru ledled Cymru.

Bydd angen gweithio gyda'r sector cyhoeddus a phreifat i ddiweddarau'r cyhoedd am y graddau y rhoddir y Strategaeth ar waith; i wneud y negeseuon a'r cydweithio yn fwy cydlynol yng nghyd-destun datgarboneiddio; i ddarparu gwybodaeth annibynnol i ddefnyddwyr i gefnogi'r newid i gerbydau trydan; i gefnogi perchnogion cerbydau preifat a darparwyr a busnesau cludiant cymunedol a sector cyhoeddus a rennir; ac i ymgysylltu â'r cyhoedd ehangach i annog ymddygiadau cynaliadwy.

Mae'r seilwaith gwefru yn cynnig cyfle hollbwysig i drawsnewid y ffordd y mae pobl yn teithio wrth i ni fynd at ddatgarboneiddio. Ein nod yw gweithio mewn partneriaeth â'r sectorau preifat a chyhoeddus, i ddatblygu strategaeth gyfathrebu sy'n darparu gwybodaeth gyson, dryloyw a hygyrch i ddefnyddwyr a'r cyhoedd.

#### Cam Gweithredu 8: Annog arloesedd a chyfleoedd i fuddsoddi

Er mwyn helpu awdurdodau lleol i ddarparu seilwaith gwefru, rydym yn cydnabod bod angen model caffael seilwaith gwefru sy'n benodol Gymreig. Mae'r fframwaith caffael sy'n cael ei gynnig yn cael ei ddatblygu a'i reoli gan Lywodraeth Cymru ac mae'n rhoi'r cyfle i gydweithio ar draws sector cyhoeddus Cymru i sicrhau model cyflawni safonol gan osgoi ymarferion caffael ad-hoc. Disgwylir i'r Fframwaith fod yn barod yn gynnar yn 2023 a chynnwys tri lot: Lotiau 1 a 2 – Opsiynau Dylunio ac Adeiladu a Lot 3 – cynhyrchu adnewyddadwy a storio ynni. Bydd y Fframwaith yn helpu i ddod â buddion

ehangach i Gymru gan ganolbwyntio ar ansawdd a'r uchelgais i hybu arloesedd a gwneud y gorau o'r cyfleoedd y gall y gadwyn gyflenwi eu cynnig, gan gynnwys ar gyfer busnesau bach a chanolig lleol.

### Cam Gweithredu 9: Cynyddu synergeddau

Mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu offeryn i asesu'r cyfle i gydleoli ynni adnewyddadwy a seilwaith gwefru cerbydau trydan. Pwrpas yr offeryn hwn yw gwerthuso cyfleoedd i ddefnyddio ynni adnewyddadwy ar safleoedd gwefru. Ar gyfer safle penodol, bydd yr offeryn yn cymharu'r canlynol:

1. Cysylltu'r safle â'r grid trydan heb unrhyw ynni adnewyddadwy
2. Defnyddio canopi gwynt a solar gan allforio unrhyw ynni adnewyddadwy dros ben i'r grid
3. Defnyddio paneli solar ar y llawr a chanopi solar gan allforio unrhyw ynni adnewyddadwy dros ben i'r grid
4. Defnyddio canopi gwynt a solar gyda batri storio
5. Defnyddio paneli solar ar y llawr a chanopi solar gyda batri storio

Bydd yr offeryn cydleoli, sydd bellach wedi'i gwblhau, yn ein helpu i ddeall yn well y pwyntiau canlynol:

- Y mathau o safleoedd gwefru cerbydau trydan sydd fwyaf addas ar gyfer eu cydleoli ag ynni adnewyddadwy
- Y cyfluniadau ynni a storfeydd adnewyddadwy sydd fwyaf addas ar gyfer eu cydleoli gyda mannau gwefru cerbydau trydan
- Syniad manwl o gostau cymharol cydleoli
- Lle y gallai fod angen cymorth ariannol ychwanegol i gefnogi gosod safleoedd cydleoli

Mae buddion posibl i gynhyrchu ynni adnewyddadwy 'y tu ôl i'r meter' ar safleoedd gwefru cerbydau trydan, gan gynnwys cynhyrchu trydan di-garbon neu garbon isel i wefru cerbydau trydan, a lleihau'r galw ar rwydweithiau trydan, yn enwedig mewn ardaloedd o dan gyfyngiadau.

### Casgliadau'r Adroddiad Cynnydd

Bydd angen buddsoddi llawer iawn o arian eto mewn seilwaith gwefru cerbydau trydan i fodloni'r lefelau a ragwelir o ddefnydd a galw am gerbydau trydan. Ond rydyn ni yn Llywodraeth Cymru, ynghyd â TrC a'r awdurdodau lleol, wedi gwneud gwaith cynllunio a chwmpasu hanfodol ac wedi buddsoddi yn y flwyddyn gyntaf mewn seilwaith gwefru sydd wedi'i leoli'n strategol ar ôl cyhoeddi'r Strategaeth a'i Chynllun Gweithredu. Bydd ein camau gweithredu hyd yma yn rhoi'r sectorau cyhoeddus a phreifat mewn sefyllfa dda i brysuru'r gwaith o gyflwyno'r seilwaith gwefru.



Rydym yn credu bod gan Gymru gyfle i arwain drwy esiampl a helpu i adeiladu rhwydwaith seilwaith gwefru dibynadwy ac effeithlon, fydd yn trawsnewid y ffordd y mae trigolion ac ymwelwyr yn teithio. Rydym yn ymwybodol bod cyflawni'r nod hwn yn gofyn am reoli a llywodraethu cadarn ac effeithiol. Mae ein tasgau cyntaf ar gyfer y chwe mis nesaf yn cynnwys datblygu cynllun cyflawni manwl ar gyfer y 1-2 mlynedd nesaf, gan nodi'r llwybr critigol, y tasgau a'r gweithgareddau allweddol, yn ogystal â gofynion ariannu a cherrig milltir allweddol; trafod â sefydliadau cyhoeddus a phreifat i annog a helpu i brysuro'r gwaith o ddarparu'r seilwaith gwefru ar draws Cymru, a nodi ymyriadau tebygol y sector cyhoeddus; ffurfio gweithgor sector cyhoeddus-preifat; a sefydlu strwythur llywodraethu.

Byddwn ni'n sicrhau bod cynnydd yn cael ei fonitro a'i werthuso'n aml yn y tymor byr er mwyn bodloni nodau'r Strategaeth a'r Cynllun Gweithredu. Bydd hyn yn sicrhau ei fod yn parhau'n berthnasol i'r farchnad hon sy'n datblygu'n gyflym. Rydyn ni yn Llywodraeth Cymru a TrC a'r awdurdodau lleol, yn credu ein bod mewn sefyllfa wych i ymateb ac addasu'n gyflym i unrhyw heriau a chyfleoedd all ddod yn sgil twf y farchnad cerbydau trydan.

## EVC2 SP Energy Networks

Senedd Cymru | Welsh Parliament

Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith | Climate Change, Environment and Infrastructure Committee

Gwefru cerbydau trydan | Electric vehicle charging

Ymateb gan SP Energy Networks | Evidence from SP Energy Networks

### 1. Beth yw eich barn am y Cynllun Gweithredu?

SP Energy Networks yw perchennog a gweithredwr y rhwydwaith dosbarthu trydan yng ngogledd a chanolbarth Cymru (Ynys Môn, Gwynedd, Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Wrecsam, Ceredigion a rhan o Bowys), Glannau Mersi, Swydd Gaer a Gogledd Swydd Amwythig (rhwydwaith SP Manweb) a Chanol a De'r Alban (rhwydwaith SP Distribution). Drwy'r rhwydwaith hwn o geblau tanddaearol, llinellau uwchben ac is-orsafoedd y mae ein 3.5 miliwn o gwsmeriaid yn cael cyflenwad trydan diogel, rhesymol a dibynadwy. Yng Nghymru, mae'r rhwydwaith dosbarthu hwn yn cefnogi 0.45 miliwn o gartrefi, busnesau a gwasanaethau cyhoeddus bob diwrnod.

Rydym yn datblygu ein rhwydwaith er mwyn diwallu anghenion ein cwsmeriaid, gan ystyried unrhyw newid yn yr anghenion hyn. Cyn y gallwn ddiwallu anghenion cwsmeriaid, rhaid i ni ddeall yn gyntaf beth yw eu hanghenion – rydym yn gwneud hyn drwy greu rhagolygon [1] mewn senarios amrywiol tan 2050. Mae'r rhagolygon hyn yn dangos cynnydd sylweddol mewn cerbydau trydan yn yr ardal o Gymru a wasanaethir gennym (99k-284k erbyn 2030; 500k-703k erbyn 2050). O ganlyniad, rydym yn falch fod gan Llywodraeth Cymru gynllun gweithredu i ddarparu'r seilwaith gwefru cerbydau trydan sydd ei angen i wneud hyn, gan gynnwys darpariaeth wefru ddigonol i'r cyhoedd er mwyn sicrhau nad yw pobl sydd heb gyfleusterau gwefru gartref yn cael eu gadael ar ôl.

Rydym hefyd yn falch fod Llywodraeth Cymru yn ein gweld ni fel rhanddeiliaid allweddol yn ei Chynllun Gweithredu a'i Strategaeth Cerbydau Trydan, oherwydd mae capasiti digonol ar ein rhwydwaith yn allweddol er mwyn gallu cyflwyno'r seilwaith gwefru cerbydau trydan fesul cam yng Nghymru. Rydym wedi ymrwymo i weithio gyda Llywodraeth Cymru a gweithredwyr rhwydweithiau eraill er mwyn darparu rhwydwaith yn barod ar gyfer Sero Net. Bwriadwn

fuddsoddi dros £615 miliwn yn ein rhwydwaith dosbarthu trydan yng Nghymru yn RIIO-ED2 [2], gan gefnogi cannoedd o swyddi a galluogi datgarboneiddio gwres a thrafnidiaeth, sy'n hollbwysig er mwyn cyflawni targedau newid hinsawdd Cymru.

[1] Rhagolygon Senarios Dosbarthiad Ynni'r Dyfodol (DFES), ar gael yma:

[https://www.spenergynetworks.co.uk/pages/distribution\\_future\\_energy\\_scenarios.aspx](https://www.spenergynetworks.co.uk/pages/distribution_future_energy_scenarios.aspx)

[2] Caiff ein buddsoddiad yn y rhwydwaith ei reoleiddio gan Ofgem drwy system reoli prisiau. Ar 30 Tachwedd 2022 cawsom hysbysiad terfynol ynglŷn â'r buddsoddiad y caniateir i ni ei wneud (a'r cymhelliant cysylltiedig a'r gyfundrefn gosbau) ar gyfer y cyfnod o 1 Ebrill 2023 tan 30 Mawrth 2028. Cyfeirir at y cyfnod hwn a'r mecanwaith rheoli prisiau fel RIIO-ED2.

## **2. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 1: Seilwaith gwefru?**

Fel Gweithredwr Rhwydwaith Dosbarthu (DNO), nid yw rheoliadau fel arfer yn caniatáu i ni fod yn berchnogion ac yn weithredwyr manau gwefru cerbydau trydan; rydym yn cefnogi'r newid i drafndiaeth wedi'i thrydaneiddio drwy sicrhau bod y rhwydwaith trydan yn gallu darparu ar gyfer cysylltu technolegau carbon isel (LCT) megis gwefrwyr cerbydau trydan. Mae ein hymateb i Gwestiwn 3 yn rhoi enghreifftiau o sut rydym yn gwneud hyn.

## **3. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 2: Optimeiddio'r ddarpariaeth ynni?**

Rydym yn croesawu thema gyffredinol Cam Gweithredu 2 ac yn cytuno bod DNOs yn hanfodol er mwyn darparu'r capasiti rhwydwaith trydan i allu cyflwyno gwefrwyr cerbydau trydan fesul cam. Rydym wedi amlinellu isod y prif feysydd rydym yn gweithio arnynt er mwyn optimeiddio'r ddarpariaeth ynni yng Nghymru a chefnogi cynnydd yn y defnydd o gerbydau trydan.

### **Newid yn y dirwedd ynni yng Nghymru**

Mae tirwedd y rhwydwaith yn newid yn gyflym. Wrth i gymdeithas ddatgarboneiddio i Sero Net, mae ein cwsmeriaid yn troi fwy a mwy at gerbydau trydan a phympiâu gwres. Rydym hefyd yn mynd i weld cynnydd pellach mewn cynhyrchu ynni adnewyddadwy i bweru'r rhain, mwy o gwsmeriaid yn cyfranogi'n weithredol yn y system ynni, a gweithredwr y system drydan (ESO) yn gorfod troi fwy a mwy at ddefnyddio darparwyr gwasanaeth sydd wedi'u cysylltu â'r rhwydwaith dosbarthu. Bydd y newidiadau hyn yn arwain at fwy o ddefnydd o'r rhwydwaith, llif trydan mwy dynamig a chyfnewidiol, cynllunio a gweithredu rhwydwaith dosbarthu mwy cymhleth, a gwneud y system gyfan yn fwy rhyngweithiol.

## Sicrhau rhwydwaith â digon o gapasiti a gallu

Rhaid i ni ymateb i'r newidiadau hyn er mwyn diwallu anghenion ein cwsmeriaid, gan gofio bod yr anghenion hyn yn newid, galluogi Sero Net, a sicrhau bod y rhwydwaith dosbarthu a'r system ynni ehangach yn dal i weithio yn ddiogel, yn ddibynadwy ac yn effeithlon i'n cwsmeriaid.

Er mwyn darparu ar gyfer y cynnydd hwn mae angen i ni fuddsoddi yng nghapasiti a gallu ein rhwydwaith. Bydd cyfnod rheoli prisiau RIIO-ED2 (1 Ebrill 2023 tan 31 Mawrth 2028) yn hollbwysig yn y cyswllt hwn. Yn ystod cyfnod RIIO-ED2 byddwn yn buddsoddi £615 miliwn i greu'r capasiti a'r offer ychwanegol y mae ar ein cwsmeriaid eu hangen. Er enghraifft, yn ein hardal ni yng Nghymru:

- Buddsoddi ar draws yr holl lefelau foltedd er mwyn rhoi mwy o gapasiti i'n cwsmeriaid. Mae hyn yn cynnwys buddsoddi yn y gwaith o adnewyddu dros 5,700 o wasanaethau yng nghartrefi ein cwsmeriaid, bron i 200km o gylchedau dosbarthu newydd, a 600 o is-orsafoedd er mwyn i gwsmeriaid gael y capasiti rhwydwaith y mae arnynt ei angen i wefru eu cerbydau trydan yn ddiogel.
- Defnyddio 135MW o wasanaethau hyblygrwydd mewn 241 o safleoedd i ohirio'r angen i atgyfnerthu, gan olygu bod y capasiti yn barod i gwsmeriaid yn gyflymach ac am gost is.
- Dros 2,000 yn fwy o fonitorau is-orsafoedd ac offer digidol newydd (gweler isod), er mwyn i ni allu gweld y rhwydwaith yn well a chael mwy o ddefnydd yn ddiogel o'r capasiti rhwydwaith presennol y mae cwsmeriaid wedi talu amdano yn barod.
- Buddsoddi yn ein hasedau er mwyn sicrhau bod ein rhwydwaith yn ddibynadwy ac yn gadarn, gan leihau toriadau trydan a thrwy hynny helpu i gynnal 'amser gweithredu' uchel i wefrwyr cerbydau trydan sydd wedi'u gosod.
- Mesurau amrywiol i ddarparu ar gyfer cynhyrchu mwy o ynni adnewyddadwy, fel bod gwefrwyr cerbydau trydan yn cael eu pweru â thrydan carbon sero.
- Byddwn yn ymgymryd â chyfres o fuddsoddiadau yn RIIO-ED2 er mwyn hybu'r gwaith o ddatblygu marchnadoedd hyblygrwydd effeithlon, cydgysylltiedig a chystadleuol, fel bod cwsmeriaid sydd â gwefrwyr cerbydau trydan yn gallu cyfranogi'n fwy gweithredol yn y system ynni os dymunant.

Bydd y buddsoddiadau hyn ac eraill yn helpu i alluogi hyd at 250k o gerbydau trydan ar ein rhwydwaith yng Nghymru erbyn 2028.

Mae cefnogaeth barhaus Llywodraeth Cymru drwy gydol proses reoli prisiau RIIO-ED2, gan gynnwys ymgysylltu wrth i ni ddatblygu ein senarios DFES, wedi bod yn allweddol wrth ddangos gofynion cwsmeriaid trydan yng Nghymru a helpu i sicrhau'r buddsoddiad yr oedd ei angen.

### **Model digidol o'r rhwydwaith – ein Model Cynllunio Sero Net (ENZ)**

Mae Cam Gweithredu 2 yn cynnwys y nod o ddefnyddio modelu digidol. Rydym ar flaen y gad yn y maes hwn, ac rydym yn defnyddio nifer o offer rhag-weld a modelu datblygedig. Rydym wedi datblygu offeryn rhag-weld cerbydau trydan manwl iawn sy'n rhagfynegi pa gwsmeriaid fydd yn cael cerbydau trydan ac o fewn pa raddfeydd amser. Ar y cyd â'n hofferyn Platfform ENZ newydd [3], mae hyn yn golygu y gallwn ragfynegi'n well ble a phryd y bydd angen capasiti rhwydwaith yng Nghymru. Caiff y data rhag-weld hyn eu rhannu'n gyhoeddus, maent yn seiliedig ar fewnbwn gan randdeiliaid, ac yn sail i'n cynlluniau ar gyfer buddsoddi yn y rhwydwaith.

Un cyhoeddiad allweddol yw ein Cynllun Datblygu Rhwydwaith. Mae'r cynllun hwn yn amlinellu'r galw dangosol a'r capasiti cynhyrchu sydd ar gael ym mhob prif is-orsaf, ac yn rhoi gwybodaeth am yr ymyriadau yr ydym yn eu cynllunio er mwyn cynyddu capasiti.

[3] Ein Platfform ENZ yw'r platfform dadansoddol sy'n ganolog i'n gwaith o gynllunio a datblygu'r rhwydwaith. Mae'n integreiddio ffynonellau data a oedd yn annibynnol o'r blaen (monitro'r rhwydwaith, mesuryddion clyfar, rhag-weld manwl, cyflwr asedau) â model digidol llawn o'n rhwydwaith. Mae hyn yn rhoi golwg seiliedig ar ddata ar yr hyn sy'n digwydd ar y rhwydwaith nawr, a beth fydd yn digwydd mewn graddfeydd amser cynllunio a gweithredu. Mae'n ein helpu i ddarparu'r capasiti y mae ar gwsmeriaid ei angen mewn pryd, gwneud penderfyniadau mwy effeithlon ynglŷn â buddsoddi, a gwneud gwell defnydd o gapasiti presennol y rhwydwaith.

### **Adferiad Gwyrdd – Gwefru cerbydau trydan yng Ngogledd Cymru**

Yn 2021, cymeradwyodd Ofgem fuddsoddiad gwerth £2 filiwn i ni er mwyn darparu seilwaith rhwydwaith i sicrhau 21MW o gapasiti gwefru cerbydau trydan ar 25 safle ar draws y rhwydwaith cefnffyrdd strategol yng ngogledd Cymru, mewn ardaloedd gwledig a threfol. Enghreifftiau o'r safleoedd hyn yw siop Ystad Rhug ar yr A5 yng Nghorwen, sydd ag 8 man gwefru chwim InstaVolt erbyn hyn, a man gwefru cerbydau trydan ger gorsaf drenau brysur Blaenau Ffestiniog.

Ar hyn o bryd rydym yn gweithio mewn cysylltiad agos â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru fel rhan o'r Adferiad Gwyrdd i gyflawni'r rhaglen fuddsoddi hon, er mwyn creu capasiti trydan newydd i gefnogi'r broses o gyflwyno manau gwefru cerbydau trydan chwim.

Dechreuodd y gwaith yng ngwanwyn 2022 a disgwylir y bydd wedi'i gwblhau erbyn gwanwyn 2023.

Roedd y targedau a osodwyd ar ddechrau'r rhaglen yn uchelgeisiol iawn, ac ni fyddent yn bosibl oni bai am gydweithio agos rhwng y partïon. Mae'r gwaith hwn wedi trawsnewid y dirwedd gwefru cerbydau trydan yng Ngogledd Cymru a bydd yn creu buddion parhaus i'r trigolion.

Mae mwy o wybodaeth i'w gweld yn:

[https://www.spenergynetworks.co.uk/pages/green\\_recovery\\_investment\\_england\\_and\\_wales.asp](https://www.spenergynetworks.co.uk/pages/green_recovery_investment_england_and_wales.asp)  
x a

<https://www.ofgem.gov.uk/publications/decision-riio-ed1-green-recovery-scheme>

## Arloesi

Nod ein prosiect arloesi, Prosiect CHARGE, yw cyflymu'r newid i drafndiaeth wedi'i thrydaneiddio.

Mae Prosiect CHARGE wedi dadansoddi a chymharu capasiti'r rhwydwaith a rhagolygon ymddygiad gywyr cerbydau trydan a llif traffig disgwylidig. Mae'r data sy'n deillio o'r gwaith hwn yn dangos lleoliadau buddiol ar gyfer manau gwefru cerbydau trydan yn rhwydwaith SP Manweb, gan gynnwys yng Nghymru.

Fel rhan o'r prosiect, rydym yn lansio map rhyngweithiol a fydd yn dangos lleoliadau da ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith gwefru cyhoeddus i gwsmeriaid. Mae'r offeryn ar-lein rhyngweithiol sydd ar gael i'r cyhoedd (offeryn o'r enw ConnectMore, sydd ar hyn o bryd yn cael ei brofi a'i ddatblygu) yn rhaglen hawdd ei defnyddio ar y we sy'n dangos i ddefnyddwyr ble mae'r galw am wefru cerbydau trydan, a ble mae gan y rhwydwaith trydan gapasiti i gefnogi gosod manau gwefru.

Credwn y bydd y dull gweithredu cydgysylltiedig hwn, sy'n dod ag arbenigedd o feysydd trafndiaeth a'r rhwydwaith trydan at ei gilydd am y tro cyntaf, yn ein galluogi i rannu data er mwyn creu rhwydwaith a fydd yn diwallu anghenion gywyr cerbydau trydan yn ein hardal heddiw ac yn y dyfodol.

## Ymgysylltu Cydweithredol

Mae Cam Gweithredu 2 yn cynnwys Dangosydd Perfformiad Allweddol i sefydlu gweithgor cysylltiadau rhwng Llywodraeth Cymru, gweithredwyr manau gwefru, a gweithredwyr rhwydwaith. Rydym yn ymgysylltu'n helaeth â Llywodraeth Cymru, er enghraifft:

- Yn ystod y broses o ddatblygu ein rhagolygon DFES a Chynllun Busnes RIIO-ED2 (sydd gyda'i gilydd yn sail i'r buddsoddiad yn ein rhwydwaith yng Nghymru).
- Gweithgor y Rhwydweithiau Ynni yng Nghymru.
- Prosiect 'Grid Ynni'r Dyfodol ar gyfer Sero Net'.
- Buddsoddiad mewn Adferiad Gwyrdd.
- Y Grŵp Cyngori Cenedlaethol ar y rhaglen LAEP yng Nghymru.

Rydym yn ymgysylltu â llawer o'r Awdurdodau Lleol yn ein hardal drwydded yng Nghymru ar hyn o bryd hefyd, gan geisio cefnogi eu cynlluniau i gyflwyno seilwaith gwefru cerbydau trydan fesul cam.

Yn ystod RIIO-ED2, bwriadwn wario £3.65 miliwn ar weithgareddau ymgysylltu strategol gyda phob Awdurdod Lleol, gan helpu â'u cynlluniau datgarboneiddio lleol a chyflymu'r gwaith o osod manau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus. Er enghraifft, bydd gennym dîm newydd o 'Optimeiddwyr Strategol' a fydd yn weithredol o fis Ebrill 2023 ymlaen ac a fydd yn ymgysylltu'n systematig â phob Awdurdod Lleol ynglŷn â'u cynlluniau datgarboneiddio a LAEP, gan sicrhau ein bod yn rhoi cefnogaeth gyfartal.

Byddwn hefyd yn cysylltu â'r Awdurdodau Lleol hyn er mwyn gweithio gyda hwy ar waith ar opsiynau cerbydau trydan ar gyfer gwefru cerbydau trydan cyhoeddus. Byddwn yn rhoi blaenoriaeth i waith mewn ardaloedd lle nad oes diddordeb yn y farchnad ar hyn o bryd mewn gosod seilwaith gwefru cerbydau trydan cyhoeddus, cyflymu'r defnydd o gerbydau trydan ac ysgogi marchnad lle gall gweithredwyr masnachol weithredu'n llwyddiannus yn y dyfodol. Drwy ddefnyddio ein dealltwriaeth o'r rhwydwaith a'n galluoedd technegol, ynghyd â gwybodaeth yr Awdurdodau Lleol am yr ardal leol, byddwn yn helpu i greu arbedion a chyflymu llinellau amser gosod manau gwefru cyhoeddus. Bydd hyn yn helpu i alluogi mynediad cyffredinol i seilwaith gwefru cyhoeddus.

#### **4. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 3: Gwella'r ddarpariaeth gwefru chwim?**

Mae ein gwaith Adferiad Gwyrdd a Phrosiect CHARGE wedi cyfrannu rhywfaint tuag at y gwaith o gyflwyno manau gwefru cerbydau trydan chwim fesul cam yng Nghymru. Bydd ein cynlluniau i weithio gyda Llywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol Cymru â'u cynlluniau datgarboneiddio lleol hefyd yn rhoi cefnogaeth yn y dyfodol. Gweler Cwestiwn 3 am fwy o fanylion ynglŷn â'r cynlluniau hyn.

## 5. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 4: Safonau ansawdd Cymru?

## 6. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 5: Hwyluso rheoleiddiol?

Gofynion ar gyfer Cyflenwad Trydan i Adeiladau yn y Dyfodol

Mae Cam Gweithredu 5 yn cynnwys y nod i Lywodraeth Cymru “weithio gyda’r diwydiant trydan i hwyluso adolygiad pellach o’r gofynion ar gyfer cyflenwad trydanol i adeiladau er mwyn sicrhau cydnerthed yn y dyfodol sy’n cynnwys anghenion gwefru posibl”. Byddem yn croesawu ac yn cefnogi Llywodraeth Cymru pe bai’n dewis ymgymryd â’r adolygiad hwn.

Mae ein gwaith rhag-weld a modelu manwl (gweler Cwestiwn 3) yn dangos y bydd gwefru cerbydau trydan gartref yn ffactor allweddol a fydd yn arwain at gynnydd mewn defnydd domestig. Gan fod ffactorau eraill hefyd a fydd yn effeithio ar ddefnydd adeiladau, dylai unrhyw adolygiad o reoliadau adeiladu roi ystyriaeth gyfannol i’r holl ffactorau er mwyn sicrhau bod y rheoliadau wedi’u diweddarau yn gadarn. Mae’r ffactorau eraill y dylai’r rheoliadau wedi’u diweddarau eu hystyried yn cynnwys:

- Trydaneiddio gwresogi: rhaid i gapasiti cyflenwad trydanol adeilad fod o faint sy’n gallu darparu ar gyfer cerbydau trydan, system wresogi wedi’i thrydaneiddio, a galw cefndir arferol mewn adeilad (e.e. nwyddau gwyn, goleuo ac ati).
- Y rôl sydd gan effeithlonrwydd ynni (yn enwedig effeithlonrwydd thermol) i’w chwarae er mwyn lleihau galw adeilad.
- Cynhyrchu y tu-ôl-i’r-mesurydd (e.e. ynni ffotofoltaig solar ar ben to) a storio.
- Pa mor dyngedfennol yw cyflenwad adeilad wrth i gwsmeriaid fynd yn fwy a mwy dibynnol ar drydan ar gyfer gwres a thrafnidiaeth.
- Newid patrymau defnyddio – gall galw newid yn sylweddol mewn ymateb i arwyddion y farchnad, a gall mwy o adeiladau fod yn allforio pŵer o gyfleusterau storio a osodwyd a thechnoleg cerbyd-i-grid.
- Cyfyngiadau posibl cyflenwad trydan gwedd seagl wrth ddarparu ar gyfer cynnydd mewn technolegau carbon isel ymhlith cwsmeriaid (e.e. gwefrwyr cerbydau trydan a phympiau gwres), a’r rôl y gallai cyflenwadau teirgwedd ei chwarae.



## Hysbysiad Technoleg Carbon Isel (LCT)

Byddem yn croesawu cefnogaeth gan Lywodraeth Cymru er mwyn sicrhau bod DNOs yn cael eu hysbysu pan fydd cwsmeriaid yn cael technolegau carbon isel, gan gynnwys gwefrwyr cerbydau trydan, wedi'u gosod yn eu cartrefi. Bydd hyn yn helpu i sicrhau ein bod yn gallu cyfeirio ein rhaglen fuddsoddi at ardaloedd lle mae defnydd uchel, ac nad yw cwsmeriaid yn wynebu unrhyw broblemau cyflenwad neu ddiogelwch. Rydym wedi datblygu ap blaengar yn y diwydiant (iDentify) sy'n galluogi gosodwyr LCT i gasglu a chyflwyno manylion gosodiadau newydd drwy eu ffonau clyfar yn hytrach nag ar bapur. Ar hyn o bryd rydym yn derbyn lefelau isel o hysbysiadau mewn cysylltiad â'r niferoedd cyffredinol sy'n mabwysiadu'r dechnoleg.

Byddem hefyd yn croesawu cael golwg gynnar ar gynlluniau ehangach yn ein hardal drwydded ddaearyddol. Er enghraifft, os yw Llywodraeth Cymru yn bwriadu targedu meysydd penodol wrth gyflwyno manau gwefru cerbydau trydan fesul cam, gallwn gynnwys hyn yn ein cynlluniau buddsoddi ein hunain, gan sicrhau nad ydym yn atal cynnydd.

## Rheoleiddio Rhwydwaith Ystwyth

Er nad yw'n rhan o'r Cynllun Gweithredu, mae'r drefn reoleiddio y mae DNOs yn ddarostyngedig iddi yn berthnasol. Mae DNOs yn ddiweddar wedi cael eu Dyfarniad Terfynol ar gyfer cyfnod RIIO-ED2, lle mae Ofgem wedi nodi'r gwariant llinell sylfaen a gymeradwywyd ar gyfer DNOs rhwng Ebrill 2023 a Mawrth 2028. Fodd bynnag, mae Ofgem wedi nodi ffenestri yn ystod y cyfnod hwn (a elwir yn Fecanweithiau Ansicrwydd) pan fydd modd i DNOs wneud cais am ragor o gyllid pe bai'r defnydd o dechnoleg (megis cerbydau trydan) yn uwch na'n rhagolygon sylfaenol. O ganlyniad, byddem yn croesawu cefnogaeth Llywodraeth Cymru wrth i ni symud drwy'r system reoli prisiau i sicrhau bod modd cyflawni uchelgeisiau, ac nad yw'r rhwydwaith dosbarthu yn atal y strategaeth cerbydau trydan.

## **7. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 6: Partneriaeth a chydweithio?**

Mae'r cam gweithredu hwn wedi'i anelu'n bennaf at weithredwyr manau gwefru, ond rydym yn barod i gefnogi Awdurdodau Lleol drwy'r cynlluniau ymgysylltu a gynlluniwyd gennym (gweler Cwestiwn 3).

## **8. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 7: Cynyddu ymwybyddiaeth gyhoeddus?**

Mae ymwybyddiaeth y cyhoedd yn allweddol er mwyn sicrhau newid dirwysr a llwyddiannus i gerbydau trydan. O ganlyniad, rydym yn barod i gefnogi ymdrechion Llywodraeth Cymru lle

bo'n briodol. Er enghraifft, rydym yn gweithio ar hyn o bryd ar gyfathrebu ar y cyd â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru ar waith yr Adferiad Gwyrdd y cyfeiriwyd ato yng Nghwestiwn 3. Bydd negeseuon cadarnhaol o'r fath yn helpu i roi hyder i'r cyhoedd yn y rhwydwaith gwefru cerbydau trydan yng Nghymru ac yn hwyluso'r newid i drafnidiaeth wedi'i thrydaneiddio.

## **9. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 8: Annog cyfleoedd i fuddsoddi ac arloesi?**

Rydym yn cytuno bod defnyddio seilwaith ar gyfer datgarboneiddio yn creu cyfleoedd i ddatblygu gweithgaredd economaidd, yn enwedig yn y cymunedau lle rydym yn gweithredu. Drwy ddefnyddio egwyddorion pontio teg, yn ystod 2023-2028, yn ein rhwydwaith yng Nghymru, byddwn yn recriwtio tua 350 o weithwyr ac yn uwchsgilio ac yn datblygu ein gweithlu presennol, gan gefnogi ein pobl a darparu swyddi o safon uchel yn ein cymunedau. Mae'r swyddi hyn yn werthfawr er mwyn cefnogi cymunedau mewn cyfnod o ddirwasgiad economaidd ac argyfwng costau byw.

Rydym hefyd wedi ymrwymo i gefnogi sefydliadau sy'n angor i gymunedau a'u prosiectau ynni cymunedol i ddarparu atebion ynni cymunedol. Bydd y rhain yn hollbwysig wrth gyflwyno arloesi yn y rhwydwaith lleol ac atebion system gyfan. Credwn nad yw ond yn deg ein bod yn chwarae rhan yn y gwaith o ddatblygu capasiti grwpiau o'r fath drwy fuddsoddi er mwyn datblygu gwybodaeth leol ac ymwybyddiaeth o newidiadau sy'n mynd i ddigwydd i'r system ynni, gan gefnogi grwpiau lleol i gymryd rhan mewn cynlluniau ynni lleol sy'n diwallu eu hanghenion a thrwy greu swyddi a gweithluoedd lleol medrus.

Rydym eisoes yn cefnogi'r nod o ddefnyddio "arloesi er mwyn hybu gwelliant parhaus." Er enghraifft, ein prosiect Angle DC oedd y cyntaf o'i fath yn y DU a gafodd 25% yn fwy o gapasiti allan o'r ddau gebl 33kV sy'n cyflenwi Ynys Môn, gan alluogi mwy o alw a thwf mewn cynhyrchiant. Mae gwneud y defnydd gorau o'r capasiti sy'n bodoli'n barod a darparu rhagor o gapasiti yn gyflymach yn ddwy o brif fanteision arloesi.

## **10. Beth yw eich barn am y cynnydd a wnaed yn erbyn Cam Gweithredu 9: Creu synergedd?**

Er mwyn cyflawni targedau datgarboneiddio uchelgeisiol bydd angen i lywodraethau a diwydiannau weithio ar draws fectorau ar sail 'System Gyfan' i greu a sicrhau synergedd. Rydym eisoes yn ymgymryd â gwaith amrywiol yn y cyswllt hwn yng Nghymru.

Er enghraifft, rydym ar hyn o bryd yn cefnogi Cyngor Conwy â'u cynllun ynni ardal leol (LAEP), drwy hwyluso a galluogi amcanion y cynllun LAEP. O fis Ebrill 2023 ymlaen, bydd gennym dîm

newydd o Optimeiddwyr Strategol yn eu lle a fydd yn defnyddio'r gwersi a ddysgwyd o bartneriaethau blaenorol, megis y rhai â Chyngor Conwy, i ffurfio partneriaeth ag awdurdodau lleol a llywodraethau rhanbarthol er mwyn cefnogi'r gwaith o weithredu cynlluniau gwefru cerbydau trydan a thrydaneiddio gwres cyhoeddus. Mae mwy o fanylion am y cynlluniau hyn i'w gweld yn ein hymateb i Gwestiwn 3.

Mae Cam Gweithredu 9 a'r Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan gyffredinol ar gyfer Cymru yn cynnwys ymgorffori ynni adnewyddadwy er mwyn darparu'r ynni ar gyfer gwefru cerbydau trydan. Ar hyn o bryd mae gan ein rhwydwaith dosbarthu yng Nghymru 1,300MW o gapasiti cynhyrchu gwasgaredig, â llawer mwy (700MW) ar y gweill, o'i gymharu â galw brig o 750MW – mae hyn yn golygu ei fod yn allforiwr ynni net ar adegau. Mae'r enghreifftiau o waith rydym yn ei wneud er mwyn darparu'n effeithlon ar gyfer cynhyrchu mwy o ynni adnewyddadwy yng Nghymru yn cynnwys:

- 11 Parth Rheoli Cyfyngiadau newydd yn cynnwys 75% o'n rhwydwaith yng Nghymru. Mae'r rhain yn galluogi cynhyrchwyr ynni adnewyddadwy i gysylltu dan drefniadau cysylltu hyblyg, gan osgoi'r oedi sy'n digwydd wrth wneud gwaith i atgyfnerthu'r rhwydwaith.
- Mesur Lefel Diffyg mewn Amser Real (RTFLM) a Rheoli Lefel Diffyg yn Weithredol (AFLM). Y prosiect arloesi cyntaf o'i fath yn y byd a arweiniwyd gennym er mwyn helpu cynhyrchwyr ynni adnewyddadwy i gysylltu'n gyflymach ac yn rhatach, lle byddent fel arall yn achosi gwaith i atgyfnerthu'r peirianwaith switsio, sy'n gostus ac yn cymryd llawer o amser.
- Gwella gwelededd y rhwydwaith, gan gynnwys dros 2,000 o fonitorau rhwydwaith newydd. Mae hyn yn ein galluogi i weithredu'r rhwydwaith yn ddiogel yn nes at derfynau, gan gael mwy o gapasiti allan o'r rhwydwaith presennol.
- Angle DC (gweler Cwestiwn 9).

## **11. Beth yw eich barn am y Strategaeth?**

Mae ein rhagolygon DFES yn rhag-weld y bydd hyd at 284k o gerbydau trydan yng nghanolbarth a gogledd Cymru erbyn 2030, a hyd at 703k erbyn 2050. Rydym felly'n croesawu'r ffaith fod y strategaeth yn cydnabod yr angen i gyflwyno seilwaith gwefru cerbydau trydan yn fuan i gefnogi'r defnydd hwn o gerbydau trydan. Rydym yn croesawu'r gwahaniaethu rhwng gwahanol fathau o wefru (e.e. gartref, cyrchfan, ac yn y blaen) a'r angen i sicrhau bod digon o fannau gwefru cerbydau trydan cyhoeddus, fel nad yw pobl sydd heb gyfleusterau gwefru gartref yn cael eu gadael ar ôl.

Rydym yn cefnogi nodi DNOs fel partner allweddol; mae ein hymatebion yn y cyflwyniad hwn yn amlinellu nifer o'r gweithgareddau allweddol rydym yn eu gwneud er mwyn hwyluso cerbydau trydan ar ein rhwydwaith.

## **12. Oes gennych chi unrhyw sylwadau eraill yr hoffech eu gwneud o fewn cwmpas yr ymchwiliad hwn?**

Mae capasiti rhwydwaith yn allweddol er mwyn galluogi'r gwaith o gyflwyno gwefrwyr cerbydau trydan fesul cam. Mae ein hymatebion i'r cyflwyniad hwn yn cyffwrdd rhai elfennau yn unig o'r gwaith rydym yn ei wneud i ddarparu capasiti rhwydwaith dibynadwy a diogel yn effeithlon ac yn brydlon i'n cwsmeriaid. Am fwy o wybodaeth, mae ein Strategaeth Systemau'r Dyfodol yn darparu cyflwyniad a throsolwg da o'r holl wahanol fesurau rydym yn eu cynllunio. Mae'r strategaeth i'w gweld yn: <https://www.spenergynetworks.co.uk/userfiles/file/Annex%204A.1%20-%20Future%20System%20Strategy.pdf>

Mae ein Cynllun Datblygu'r Rhwydwaith yn amlinellu'r capasiti ar draws ein rhwydwaith a'r ymyriadau rydym yn eu cynllunio, a fydd yn cynyddu capasiti (gan gynnwys ymyriadau di-lwyth, nad ydynt yn cael eu gwneud er mwyn darparu capasiti, ond a fydd serch hynny yn cynyddu capasiti, e.e. newid newidydd diwedd-oes am un tebyg mwy). Mae'r cynllun i'w weld yn: [https://www.spenergynetworks.co.uk/pages/network\\_development\\_plan.aspx](https://www.spenergynetworks.co.uk/pages/network_development_plan.aspx)



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Llyr Gruffydd MS  
Chair, Climate Change, Environment, and Infrastructure Committee

16 December 2022

Dear Llyr

Thank you for your letter of 3 October to Lee and myself providing a copy of the Climate Change, Environment, and Infrastructure Committee's report on The Future of Bus and Rail in Wales.

We are grateful for the committee's work and the constructive recommendations that have been provided.

We enclose a detailed copy of our response to all 26 recommendations.

Yours sincerely

**Julie James AS/MS**  
Y Gweinidog Newid Hinsawdd  
Minister for Climate Change



**Lee Waters AS/MS**  
Y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd  
Deputy Minister for Climate Change

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1SN

[Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru)  
[Correspondence.Julie.James@gov.Wales](mailto:Correspondence.Julie.James@gov.Wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

Tudalen y pecyn 62  
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

## **Written Response by the Welsh Government to the report of the Climate Change, Environment & Infrastructure Committee report entitled: The Future of Bus and Rail in Wales**

---

Public transport connects people to one another, binds communities together and enables businesses to grow and expand. Llwybr Newydd – the Wales Transport Strategy, sets our plans for an accessible, sustainable and efficient transport system.

Work to transform the Core Valleys Lines which will deliver modern, electric and more frequent train services serving South Wales East is progressing well.

The South Wales Metro is an ambitious, multi-million-pound project which will transform the way we all travel, with focus on rail, bus, active travel, and integrated transport. Throughout all the South Wales Metro, we will electrify 170km of track, upgrade all our stations and signalling, and build at least two new stations.

We're investing £800m on a new fleet of trains that will serve passenger across Wales and improve passenger comfort and facilities. By 2024 95% of passenger journeys across Wales will be on brand new trains, as part of our Programme for Government commitments. The new trains will include electric/battery Stadler fleets for the core valley lines services and a new diesel fleet which is expected to be in the region of 20% more efficient than the existing fleet.

The first of the new CAF trains will come into service later this year in North Wales with the first of the new Stadler trains entering service in South Wales early in 2023. The new trains will deliver significant improvements for passengers compared to the trains they are replacing and will enable TfW to deliver more and improved services across Wales and the borders.

We are working with Transport for Wales to develop Pay as You Go rail fares, which will be a "tap in – out" product that is planned to be initially deployed in South Wales Metro area. These will offer a range of value for money single leg fares with a daily, weekly and monthly price cap similar to that used for public transport in London.

TfW provide free travel options for under 16-year-olds travelling with fare paying adults on their rail services, with railcards available for young people aged 16 and over that reduce rail fares by a third

We are also working on a 'Fairer Fares' initiative to offer to make bus travel more affordable and accessible for communities across Wales. We're planning integrated ticketing to make travelling in Wales seamless and less complicated.

Welsh Government has provided emergency funding to the bus industry since the beginning of the pandemic. Patronage has recovered at varying levels across Wales. At the end of June, we announced a further £48m support package for the bus industry to support their continued recovery from the pandemic. This means that in

total over £150m of funding has been made available to the industry since the beginning of the pandemic. This provides gap funding for the industry when they need it the most, and in return gives greater public control over services.

We would like to thank the members of the Climate Change, Environment and Rural Affairs Committee for their report on the future of Bus and Rail in Wales. We are particularly pleased to see the Committee's recommendations are in line with our current and future plans. We have set out our response to the Report's individual recommendations below

## **Detailed Responses to the report's recommendations are set out below:**

### **Recommendation 1**

In future, TfW should publish its business plan and the associated financial plan and do so in advance of the start of the financial year unless there are exceptional circumstances

#### **Response: Accept**

This is the timeframe that we work towards every financial year. However, the timing of the publication of budgets means that the timescales are very tight. This year, we published TfW's term of government remit letter ([Transport for Wales: term of government remit letter](#)) and sent their annual funding letter at the beginning of April. TfW's business plan for 2022-23 was published in the summer ([Business plan 2022-23 | Transport for Wales \(tfw.wales\)](#)).

### **Recommendation 2**

TfW should ensure that its Key Performance Indicators are published and accessible. It should provide an update to the Committee on this matter six months after the publication of this report.

#### **Response: Accept**

Following the Committee's report, TfW now publishes KPIs on a monthly basis. ([Performance | TfW](#))

### **Recommendation 3**

Welsh Government officials should work with TfW to ensure that its budget allocations as set out in the Welsh Government's budget are transparent and accessible.

**Response: Accept**

We will work with TfW to ensure that their budget allocations are transparent and accessible, possibly through the publication of the Welsh Government's funding letter.

**Recommendation 4**

Welsh Government officials and TfW should work together to streamline the budget-setting process to make it as effective as possible. Details of the TfW budget should be published in full in good time. We believe it should be possible for this Committee to scrutinise the TfW budget in full during the draft budget scrutiny process.

**Response: Accept**

Given that TfW is still a relatively new and evolving organisation, we are continually looking for ways to expedite and streamline processes, particularly around their annual business planning development and agreement. This year, we are expecting TfW's draft business plan by the beginning of January when we will be aligning costs and activities with the draft Welsh Government budget in time for the beginning of the financial year. We are currently working with TfW to bring forward their business planning in future years so that the timescales are better aligned with the Welsh Government's budget setting and scrutiny process.

**Recommendation 5**

TfW should provide the Committee with an update within the next six months on partnership working with Corporate Joint Committees and local authorities around the development of Regional Transport Plans.

**Response: Accept**

Welsh Government welcomes the opportunity to update the Committee on the development of Regional Transport Plans.

The Welsh Government intends to shortly issue guidance to the Corporate Joint Committees on the development of Regional Transport Plans. Guidance will aim to support efficient and collaborative development of effective Plans that achieve local, regional and national objectives. The Welsh Government aims to provide support to CJsCs throughout development of the RTPs, making use of technical expertise within Transport for Wales. Welsh Government will work with the CJsCs to agree the right level and type of support, recognising that ownership of the RTPs is with the CJsCs.



## **Recommendation 6**

The Welsh Government should provide an update on the work it is undertaking with other partners to understand future travel patterns, including work and leisure, and their impact on transport policy.

### **Response: Accept**

Welsh Government welcomes the opportunity to update the Committee on the work it is undertaking to understand future travel patterns and their impact on transport policy.

Welsh Government is developing plans for the introduction of a National Travel Survey for Wales. This survey will ask a representative sample of Welsh residents about their travel habits and views on different modes and key transport issues. The data collected will help track progress towards our climate change targets and the priorities and ambitions set out in Llwybr Newydd, the Wales Transport Strategy. Welsh Government is currently working with our delivery partner Transport for Wales to identify the most cost-efficient mode of delivery and survey design.

The monitoring framework for Llwybr Newydd, the Wales Transport Strategy, was published in May 2022. The framework will enable us to track progress against our priorities and ambitions, supporting our aims of mode shift and carbon reduction. Baseline data was published by Transport for Wales in May 2022 [here](#), and will be reviewed and updated annually.

## **Recommendation 7**

The Welsh Government should set out a clear plan of action of how it will encourage, or support the encouragement, of passengers to return to public bus services. It should set out the timescales for this work and how it will assess its impact.

### **Response: Accept**

The Welsh Government is bringing forward once in a generation change to our bus network. Our consultation on bus reform received overwhelming support. A bill will be introduced to the Senedd which will set out a new legislative framework that will allow us to build a bus network with people at its heart, not profits.

This is a long term project and we will be working with our partners in Local Authorities and industry to develop an implementation plan which will set out how and when these changes will be achieved. The implementation planning work will begin in the New Year and will be led by Transport for Wales. We're currently working with Transport for Wales to set out the timeline for this work.

Throughout the pandemic we have supported the bus industry with over £150m worth of funding. In addition, Transport for Wales have carried out marketing

campaigns such as the real social network to encourage people to return to public transport after the pandemic.

### **Recommendation 8**

The Welsh Government should work with the bus sector to address the shortages of drivers and the impact on service provision.

#### **Response: Accept**

The Welsh Government is participating in the UK wide working group to address driver shortages. The working group is made up of representatives from the UK, Scottish and Welsh Governments as well as leaders from the sector.

### **Recommendation 9**

The Welsh Government should bring forward proposals as soon as possible to address transport poverty in Wales arising from the cost-of-living crisis, including subsidised fare pricing and other financial support.

#### **Response: Accept in principle**

Welsh Government already fund the MyTravelPass scheme which offers young bus users a third off their tickets. Our Programme for Government commitment also sets out how we will build on the success of that scheme. Detailed work is underway to consider a range of options to deliver a system of more equitable bus fares across Wales.

We are currently examining a range of options to introduce a new 'Fairer Fares' policy to make bus travel more affordable and bus use more attractive to all in the community. This includes and builds on our Programme for Government Commitment to enhance discounted travel opportunities for younger people. There is a lot of interest in low fares initiatives from public bodies across the UK.

Whilst we haven't ruled out such a policy we must be realistic about the budgetary restrictions within which we must operate. In terms of purchasing power the Welsh Government budget is worth significantly less today than it was twelve months ago.

We recognise the impact the cost of living crisis is having and alongside the budgetary restrictions will inform decisions on regulated rail fares and other rail fare products Transport for Wales are developing. We are also working with Transport for Wales on the development of Pay as You Go rail fares, which will be "tap in – out" product that is planned to be initially deployed in South Wales Metro area. These will offer a range of value for money single leg fares with a daily, weekly and monthly price cap similar to that used for public transport in London.

## **Recommendation 10**

The UK Government must ensure that Wales has a level of funding for rail infrastructure enhancement which is fair and reflects the significant need for investment in a network which has fallen behind.

### **Response: Accept**

We will continue to push the UK Government to provide the necessary funding to improve rail infrastructure in Wales. Despite the compelling case for the full devolution of responsibilities for rail, alongside a fair funding allocation, the UK Government has refused our calls for this. Full devolution will enable the transformational development of the railway across Wales needed to deliver the vision for rail set out in Llwybr Newydd, our Wales Transport Strategy, providing passengers with an accessible integrated and sustainable public transport system.

## **Recommendation 11**

The Welsh Government must move quickly to deliver its own proposed infrastructure enhancements, such as Maesteg frequency enhancements. The Welsh Government response to this report should include details of schemes to be funded by the Welsh Government/TfW, including progress to date and a timeline for delivery.

### **Response: Accept**

Welsh Government welcomes the opportunity to set out its delivery plans to the committee in light of the recent UK Government budget settlement

Welsh Government will work with TfW to produce a plan containing on updated timelines and plans for its frequency enhancements at Maesteg.

## **Recommendation 12**

The Welsh Government should set out its assessment of the costs arising from its target of decarbonising 50% of the Welsh bus fleet over the next 6 years. It should explain what funding it will make available over that period to assist bus operators to decarbonise the fleet. It should report regularly on progress.

### **Response: Accept in principle**

The Welsh Government welcomes the opportunity to set out its delivery plans to the committee in light of the recent UK Government budget settlement.

The Welsh Government has spent the last 12 months engaging with stakeholders and developing a Business Case and delivery plans to meet the targets set in Net Zero Wales. These plans are due to be completed in early December and Ministerial approval will then be sought, following this The Welsh Government will set out this assessment.

### **Recommendation 13**

To maximise the funding in Wales available for decarbonisation, the Welsh Government should provide advice, support and guidance to bus operators who wish to apply to UK Government programmes for funding for ultra-low emission buses.

#### **Response: Reject**

The Welsh Government have sought clarity on the availability of UK Government funded programmes for bus operators in Wales and have been informed that these schemes are only available on an England only basis. For that reason the Welsh Government has spent the last year developing its own programme.

### **Recommendation 14**

The Welsh Government should update the Committee on any discussions it has held with the UK Government on road pricing policy.

#### **Response: Accept**

The Welsh Government has not had specific discussions with the UK Government on road pricing policy. The Wales Transport Strategy and National Transport Delivery Plan (consultation draft) set out the Welsh Government's intention to deliver a strategy for fair road-user charging in Wales as part of a broader package of measures to improve travel choices.

### **Recommendation 15**

The Welsh Government should set out what assessment it has made of the impact of energy costs and the cost-of-living crisis on its modal shift targets. If it has not already done so, it should undertake this work and report back to the Committee within the next 3 months on progress.

#### **Response: Accept**

Welsh Government welcomes the opportunity to set out its assessment of the impact of energy costs and the cost-of-living crisis on its modal shift targets. We will work with Transport for Wales to collate our existing and emerging evidence base and present an update back to the Committee within the next three months.

### **Recommendation 16**

The Welsh Government should explore the possibility of developing more granular targets, for example, on a regional level for modal shift and linking these to policy delivery at the regional and local levels.

## **Response: Accept in principle**

Corporate Joint Committees are under a duty to produce Regional Transport Plans, which will contain detail of how they will be delivered and by when. These plans will include detail of how the region will look to meet Wales' net zero targets. The Regional Transport Plans will be informed by data collected through the National Travel Survey on personal trips by mode and perceptions of sustainable travel options.

## **Recommendation 17**

The Welsh Government should provide an update on the work of the group that is being established to examine potential pathways to net zero by 2035. It should explain why it has not asked the UK Committee on Climate Change, the statutory adviser to UK governments, to undertake this analysis on its behalf.

## **Response: Accept**

Welsh Government welcomes the opportunity to update the Committee on the work of the group that is being established to examine potential pathways to net zero by 2035.

The commitment in the Cooperation Agreement is to “Commission independent advice to examine potential pathways to net zero by 2035 – the current target date is 2050. This will look at the impact on society and sectors of our economy and how any adverse effects may be mitigated, including how the costs and benefits are shared fairly. We support devolution of further powers and resources Wales needs to respond most effectively to reach net zero.”

The development of the detailed approach for this piece of work has been undertaken collaboratively between the Minister for Climate Change and the Plaid Cymru Designated Member.

In August 2022, a Written Statement informed the Senedd, the approach to fulfilling the commitment was still being developed, but noted Jane Davidson would chair the work. Subsequently, a specification for the work has been developed and an approach agreed where the Wales Centre for Public Policy will conduct initial research for an expert Group Chaired by Jane Davidson to consider. The panel will then undertake an exploration as they determine appropriate to explore the social, environmental, economic and cultural impacts and benefits to Wales of accelerating progress on decarbonisation. The Senedd will be informed of further detail through a Written Statement shortly. Given the agreement between the Minister for Climate Change and the Designated Member on scope of the work, it was deemed more appropriate for the approach being taken rather than to ask the Climate Change Committee.

## **Recommendation 18**

The Welsh Government should set out how much funding has been redirected from projects because of the roads review and how that redirected funding has been used, including whether any funding has been used to support bus or rail. The Welsh Government should ensure that funding from cancelled projects should be used for sustainable transport and decarbonisation measures in the same area or region.

### **Accept in principle**

The transport schemes included in the Roads Review have been developed over a number of years, and limited funding has been allocated to some of these schemes within the current budget round. Restricted transport budgets have been allocated in favour of sustainable transport options, in line with the Wales Transport Strategy and National Transport Delivery Plan (consultation draft). Traditionally, these schemes would have been programmed to be delivered over a number of years and would not all have been affordable in the current budget round.

## **Recommendation 19**

The Welsh Government should provide an update on the work it has undertaken to date on behaviour change and transport.

### **Response: Accept**

Llwybr Newydd – The Wales Transport Strategy, 2021 and Net Zero Wales Carbon Budget 2 set out ambitious targets for mode shift away from private car use to active and sustainable transport. To deliver on the behaviour change required, we are investing in making the shift to active and sustainable transport the easy thing to do, through a combination of improving capability, providing the opportunity through improved infrastructure and services and motivating people to make a switch. There are a number of known interventions which can make a successful impact on changing behaviour and we will continue to implement proven interventions, building on best practice examples.

We are working with partners on behaviour change programmes to encourage the uptake of healthy and active travel. Initiatives including the 20mph speed limit programme and measures to tackle pavement parking will help make it easier for everyone to walk and cycle. We will take further actions to encourage replacing car journeys with active and sustainable travel options. The journey to school is a key focus of our action to increase uptake of active travel due to the multiple benefits in terms of health and well-being, educational, environmental and road safety impacts. We are working with partners to encourage holistic approaches that combine infrastructure improvements through new routes and facilities or street closures as part of school streets with promotional interventions.

Our Active Journeys programme continues to work with a large number of school communities across Wales to encourage children and families to walk, scoot or cycle to school for all or part of their journeys. To complement this, it is our ambition to encourage eventually all schools to produce active travel school plans for their pupils, parents and staff. We will be providing access to resources and advice to schools to support them in the development of their travel plans. We will continue to support the safety of our pupils with school-based training. This will include child pedestrian training and improving consistency of cycle training delivery through the introduction of the Bikeability National Standards into Wales. We will increasingly encourage the expansion of training outside of school. This will include the provision of inclusive training opportunities within our communities for all adults as well as children.

Further information on behaviour change activities being undertaken is set out in the National Transport Delivery Plan (Consultation Draft), available: [national-transport-delivery-plan-2022-to-2027.pdf](https://www.gov.wales/national-transport-delivery-plan-2022-to-2027.pdf) (gov.wales).

## **Recommendation 20**

The Welsh Government should provide the Committee with an update on specific interventions aimed at encouraging modal shift in the large population living in rural areas in Wales.

### **Response: Accept**

Welsh Government welcomes the opportunity to set out its rural transport pathway to support people living in rural parts of Wales to access public transport and use their own cars less. This pathway includes measures such as increasing Transport for Wales' successful Fflecsi scheme pilots, supporting community owned and run car clubs, better integration with community transport, and improving integration between rural and urban transport networks within a region. We have undertaken a series of round tables with local authority partners and wider stakeholders to scrutinise our plans, which was welcomed by stakeholders. We will look to publish our finalised rural pathway in spring 2022.

## **Recommendation 21**

The Welsh Government should set out its position on the suggestions made by members of the public through our engagement work, which are included in this Report (*Removing barriers and increasing public transport use: 10 principles from our engagement work – p.47 of report*)

### **Response: Accept**

Welsh Government would welcome the opportunity to set out its position on the suggestions made by members of the public through the committee's engagement work.

<b>Suggestion</b>	<b>Welsh Government position</b>
Integrated ticketing to provide passengers with transferability across different modes, operators, and locations.	Welsh Government is already progressing work via TfW on developing its approach to integrated ticketing across modes and with different operators in Wales.
Flexible ticketing to enable passengers to block buy trips to take when they want.	Transport for Wales already offer “multiflex tickets” which are a discounted block of 12 single trips. We are also working with Transport for Wales on Pay as You Go ticketing initially in the South Wales Metro area.
Real-time integrated travel information across all available platforms, from online to station announcements, from one information source.	Welsh Government is already progressing work via TfW on developing real time information for busses, and has systems already in place for displaying real time information to customers at rail stations bilingually.
Sensible connection times between modes of transport to give enough time for all passengers to successfully board their connection.	Welsh Government is already progressing work via TfW on integrated journey planning between busses and rail. This is supported by Welsh Government’s investment in transport interchanges across Wales, bringing rail, bus and active travel together into one place to support people to change between modes.
Public transport to run to a headway (time between vehicles) as opposed to being scheduled for any specific time of the day.	Bus timetabling is currently a matter for individual operators. Our bus reform bill will give us the power to set the timetable.
Increase capacity to transport bicycles on public transport	Welsh Government will be considering the specifications of vehicles as part of the planning for the introduction of bus franchising. The £800m investment in brand new trains includes that the new trains will have improved and increased capacity for cycle carriage. TfW are also looking at options to develop “Active Travel” carriages for use on the Heart of Wales Line.
Reintroduce paper timetables	The production of timetables is a matter for individual bus operators. All bus timetables are available online, through the Traveline Cymru app, or the Traveline Cymru contact centre. Paper rail timetables are available at staffed stations across Wales.



<p>Integration of transport policy with other policies affecting land use planning or infrastructure-related investments, such as hospitals and housing developments.</p>	<p>Welsh Government is supporting Local Authorities and Corporate Joint Committees in ensuring better alignment between land use planning, regional economic frameworks and regional transport plans to ensure there is alignment from the outset, in particular when focusing on public services.</p>
<p>Improve Newport to Pembrokeshire rail services by addressing the ‘dogleg’ in Swansea; completing the electrification of the South Wales mainline; developing Carmarthen as a railhead to provide more frequent trains across West Wales; and introducing a two-hourly service to Fishguard.</p>	<p>Rail infrastructure, such as the “dogleg” in Swansea and electrification of the South Wales Main Line, is a non-devolved reserved matter for the UK Government. We continue to make the case to UK Government for greater investment in rail infrastructure in Wales. The recent announcement of new services from Grand Union Trains and extension of Great Western Railway services to Carmarthen will increase journey opportunities. Transport for Wales are considering their service offer in West Wales including the potential for a two-hourly service to Fishguard.</p>
<p>Improve public transport services in North Wales by developing routes beyond the main transport corridor of Holyhead, Bangor, Conway, and Chester; developing East to West public transport routes, connectivity, and frequency; reopening the Bangor to Caernarvon railway line; and directing day visitor traffic to a public transport interchange where visitors continue their journey using public transport</p>	<p>The North Wales Transport Commission is examining public transport connectivity across all parts of North Wales, which includes rural as well as urban areas, to support people to make sustainable choices about the way they travel.</p> <p>In addition, the commitment within the Cooperation Agreement to improve public transport connectivity between north and south Wales, including protecting travel corridors, is being progressed in partnership with TfW.</p>

## Recommendation 22

Great British Railways should proceed based on parity of status for the UK and devolved governments.

### Response: Accept

Our response to the UK Government consultation on Great British Railways highlighted the unacceptable position that UK Government’s current plans for Great British Railways included no accountability to Wales or Welsh Ministers. We will continue to raise this matter with the UK Government.

### **Recommendation 23**

Transport for Wales should provide an update on the latest position on Metro costs in light of rising inflation and any impact this has had on the delivery timetable for each of the schemes.

#### **Response: Accept**

There have been delays to the overall programme of work on the transformation of the Core Valley Lines due to the impact of the pandemic, the on-going global material supply constraints and the insecurity caused by the Ukraine conflict.

We would be happy to set out the latest position on Metro schemes and Core Valley Lines transformation following the conclusion of the 2023-24 budget setting round.

### **Recommendation 24**

Transport for Wales should publish the latest iteration of its five-year delivery plan for all three Welsh Metro schemes.

#### **Response: Accept**

Welsh Government would welcome the opportunity to provide an update on the Metro projects being delivered across Wales and the programmes which will be delivered as a result. These programmes will form a key part of the regional transport plans for those regions which include Metro projects.

We will produce a Written Statement in the new year.

### **Recommendation 25**

Transport for Wales should provide an update on the integrated ticketing pilots and should explain the next steps.

#### **Response: Accept**

Welsh Government would welcome the opportunity to provide an update on integrated ticketing pilots. The plans we have for the T1 bus route provide an exciting opportunity to showcase rail and bus integration.

### **Recommendation 26**

Subject to discussions with the organisation, the Welsh Government should bring forward proposals for the inclusion of Transport for Wales as a statutory planning consultee for major developments.

**Response: Accept in principle**

We will investigate whether the inclusion of Transport for Wales as a statutory consultee is appropriate, whether it offers the best mechanism for influencing major developments, and if so, how this would be achieved.

## **Senedd Storm Overflow Report Update Apr-Sep 2022**

**Recommendation 2.** We must see demonstrable progress from NRW on its work to bring ‘unpermitted’ storm overflows within the regulatory regime. We expect NRW to report back to the Committee on progress no later than 6 months of the publication of this Report.

NRW wrote to Dŵr Cymru in July 2021 setting out our expectations for unpermitted assets to be brought within our regulatory regime. Discussions with Hafren Dyfrdwy have also been undertaken with the company agreeing to provide details on any unpermitted assets by the end of 2022, with the aim of working with NRW Permitting team in the new year to work up a programme for permit applications where required.

In line with our guidance, we have required water companies to undertake technical assessments and provide us with evidence confirming whether spills from these assets impact the environment, and whether they meet modern design standards. These technical assessments are required as part of the permit application process. The Permit’s conditions will then hold the operator to any required improvements.

Dŵr Cymru have commissioned a programme of investigation for all unpermitted assets. In October 2021, Dŵr Cymru provided NRW with an initial estimate that, of 174 unpermitted storm overflows identified, only 16 were estimated to be satisfactory (i.e. no environmental impact and meet modern design standards), and 40 were Emergency Overflows, operating as Storm Overflows.

In parallel, we have identified the need to review NRW’s existing Storm Overflow Classification guidance, commissioning consultants to undertake the review in February 2022, who aim to finalise this by the end of this year.

The updated guidance is a critical part of NRW’s commitment to improve our regulatory framework as identified in the Storm Overflow Roadmap developed by the Better River Quality Taskforce.

Within the guidance NRW will:

- clarify a definition of what constitutes a dry day spill
- introduce a framework for assessing spills against rainfall
- tighten the aesthetics standard by requiring all storm overflows to have 6mm screens fitted. The guidance is to be applied to both unpermitted and permitted storm overflows.

Once the revised guidance has been issued, NRW will require Dŵr Cymru and Hafren Dyfrdwy to assess and classify each asset and apply for a permit. Through

the Price review 2024 (PR24) process, NRW expects water companies in Wales to ensure all unpermitted storm overflows meet satisfactory standards over the course of the asset management plan period (2025-30). Discussions on how this will be accommodated into the National Environment Programme priorities for 2025-30 are ongoing.

**Recommendation 3.** NRW and water companies should publish annual data and/or information on the proportion of sewage spills that are not within permit conditions, which category of pollution incidents these resulted in, and whether enforcement action was taken.

In July 2022 we published our 2021 annual water company environmental performance reports for [Dŵr Cymru Welsh Water](#) and [Hafren Dyfrdwy](#). These demonstrate how the companies are performing in respect of environmental permit compliance and the delivery of capital improvement schemes. We publish these annually, and in the 2021 report we included a new section to share Event Duration Monitoring data from 2020. Pollution incidents and permit compliance activity for storm overflows are already included within the reports, but the granularity of the data does not currently meet the committee's recommendation in full.

In line with the Storm overflow roadmap actions, NRW will provide a Storm Overflow report by the end of March 2023 which will give greater detail on the approach and steps required. NRW will continue to enhance the storm overflow section of our annual water company environmental report (when published in the July 2023 performance report), and we will look to match the committee recommendation more closely, publishing this within or alongside our existing reports.

These Annual reports include performance against Environmental Performance Assessment (EPA) metrics. These are standardised metrics across England and Wales and allow the performance of the ten largest water and sewerage companies to be monitored, assessed and compared in a consistent way by the environmental regulators.

In addition, by introducing subsets of the EPA metrics, we propose to report three data sets to respond to recommendation 3:

1. Percentage of permitted storm overflows which are non-compliant with their permit
2. Number of incidents classified as Category 1-3 (i.e. High-Major, High-Significant and Low pollution incidents) caused by permitted storm overflows
3. Number of permitted storm overflows where we used our enforcement and sanctioning tools, broken down into the following categories:

- Issued advice and guidance,
- Issued a warning, enforcement action being considered (awaiting decision),
- Served notice,
- Formal caution,
- Prosecution.

NRW is continuously improving our assessment of compliance, guidance and training required by regulatory staff in assessing compliance with permit conditions. We are also working with Dŵr Cymru and Hafren Dyfrdwy in developing new metrics for inclusion within the Storm Overflow environmental performance reports. As we develop our guidance and tools as highlighted, we will develop our metrics further. This is likely to mean changes to the reporting in subsequent years with an emphasis on tighter standards and greater transparency.

**Recommendation 4.** NRW, water companies and other relevant stakeholders should develop enhanced monitoring arrangements with a view to better understanding the impact of sewage spills on receiving water. In taking this work forward, consideration should be given to the potential role of citizen science within enhanced arrangements.

As part of the Storm Overflow taskforce, and in line with the action plan published in July 2022, NRW committed to a review of the current evidence to enable a strategic monitoring programme of intermittent discharges to be established. Following the evidence review in early 2023, NRW will instigate a programme of monitoring alongside the monitoring of intermittent assets implemented by the water companies as part of the PR24 process.

Working with the water companies and Ofwat, we will ensure the funding is in place for water companies to monitor storm overflows at agreed locations to provide both greater evidence and understanding of the impact of storm overflows on the environment.

At present we do not intend to instruct water companies to monitor every asset across Wales, our monitoring and evidence programme will look at strategic locations, such as bathing waters, designated sites as well as high spilling assets. We will consider the findings before agreeing any additional requirements or expanded monitoring programme.

**Recommendation 8.** NRW should report back to the Committee on action taken as a result of the findings of Ofwat and the Environment Agency's investigations, as soon as practicable. This should include details of any review of NRW's compliance approach, and any work undertaken with, or enforcement action taken against, water companies as a result of those findings.

NRW is in close contact with both Ofwat, and Environment Agency on the current status of both investigations. No information or findings regarding Dŵr Cymru or Hafren Dyfrdwy have been shared at this stage by Ofwat given the sensitivity and legal standing investigations.

NRW will continue at pace to develop our approach to the regulation of intermittent discharges as outlined in the Storm Overflow action plan but will not hesitate to react to the findings of both investigations as information regarding Welsh companies are shared and reserves the right to take enforcement action whenever necessary.

For further information or queries, please contact  
kate.v.evans@cyfoethnaturiolcymru.gov.uk

## Y Pwyllgor Cyllid

### Finance Committee

Cadeirydd y Pwyllgor Plant, Pobl Ifanc ac Addysg  
Cadeirydd Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith  
Cadeirydd y Pwyllgor Diwylliant, Cyfathrebu, y Gymraeg, Chwaraeon, a  
Chysylltiadau Rhyngwladol  
Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig  
Cadeirydd y Pwyllgor Cydraddoldeb a Chyfiawnder Cymdeithasol  
Cadeirydd, y Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol  
Cadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad  
Cadeirydd y Pwyllgor Llywodraeth Leol a Thai

12 Rhagfyr 2022

Annwyl Gadeiryddion y Pwyllgorau

### Cyllideb Ddrafft 2023-24

Ysgrifennais atoch cyn toriad yr haf mewn perthynas â gwaith ymgysylltu y Pwyllgor Cyllid cyn y Gyllideb a dadl y Pwyllgor yn y Cyfarfod Llawn ar Flaenoriaethau Gwariant Llywodraeth Cymru ar gyfer y Gyllideb sydd i ddod. Ysgrifennaf yn awr i roi diweddariad pellach ar y gwaith craffu ar y Gyllideb Ddrafft.

### Ymgynghoriad

Ar ddechrau tymor yr hydref, cynhaliodd y Pwyllgor Cyllid ymgynghoriad i geisio gwybodaeth am y Gyllideb Ddrafft ar ran yr holl Bwyllgorau. Cawsom 29 o ymatebion ac mae'r rhain ar gael ar [wefan.y.Pwyllgor.Cyllid](http://wefan.y.Pwyllgor.Cyllid).

### Amserlen

Fel y gwyddoch, mae Llywodraeth wedi gohirio cyhoeddi ei Chyllideb Ddrafft eto eleni oherwydd Datganiad Hydref y DU a gyhoeddwyd ar 17 Tachwedd. Mae'r Gweinidog Cyllid a Llywodraeth Leol (y Gweinidog) wedi cadarnhau y bydd yn cyhoeddi'r fersiynau amlinellol a manwl o'r Gyllideb Ddrafft gyda'i gilydd ar 13 Rhagfyr. Bydd y Gweinidog yn ymddangos gerbron y Pwyllgor Cyllid ar 14 Rhagfyr am sesiwn dystiolaeth gychwynnol ar y Gyllideb Ddrafft.



## Ffocws y Gyllideb

Mae Cyllideb eleni yn debygol o ganolbwyntio ar yr argyfwng costau byw, costau ynni cynyddol a chwyddiant uchel. Yn ogystal, mae'r Pwyllgor Cyllid wedi nodi nifer o feysydd yr ydym am i'r gwaith craffu ganolbwyntio arnynt, sef:

- pa effaith y mae pwysau chwyddiant yn ei chael ar gyllidebau refeniw a chyfalaf a sut mae hyn wedi newid fforddiadwyedd cynlluniau blaenorol;
- sut y dylid targedu adnoddau i gefnogi adferiad economaidd a pha sectorau yn benodol y mae angen eu blaenoriaethu;
- i ba raddau y dylid blaenoriaethu lliniaru newid yn yr hinsawdd wrth gefnogi adferiad economaidd;
- sut mae dyraniadau cyllideb yn cefnogi'r dyheadau yng nghynllun Sero Net Cymru;
- polisiau Llywodraeth Cymru i leihau tlodi ac effaith argyfwng costau byw ac anghydraddoldeb rhywiol;
- y dull gweithredu o ran gwariant ataliol, a sut y cynrychiolir hyn wrth ddyrannu adnoddau (gwariant ataliol = gwariant sy'n canolbwyntio ar atal problemau a lliniaru'r galw am wasanaethau yn y dyfodol, drwy ymyrryd yn gynnar);
- cynaliadwyedd gwasanaethau cyhoeddus, arloesi a gweddnewid gwasanaethau;
- sut y mae tystiolaeth yn llywio gwaith Llywodraeth Cymru o ran pennu blaenoriaethau a dyrannu'r gyllideb;
- sut y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio pwerau trethu a benthyca;
- cefnogaeth i fusnesau, twf economaidd ac amaethyddiaeth ar ôl cyfnod pontio'r UE;
- beth yw'r cyfleoedd allweddol i fuddsoddiad y Llywodraeth gefnogi 'ailgodi'n gryfach' (h.y. cefnogi economi a gwasanaethau cyhoeddus sy'n cyflawni'n well yn erbyn y nodau llesiant yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol).

Yn ogystal, nodwyd y meysydd canlynol fel blaenoriaethau yn ystod digwyddiadau rhanddeiliaid ac ymgysylltu'r Pwyllgor yn ystod tymor yr haf:

- mynd i'r afael ag anghydraddoldeb a thlodi – beth yw'r blaenoriaethau a pha mor addas yw'r cymorth presennol o ystyried cyfran y bobl sy'n byw mewn tlodi cymharol o ran incwm, yng Nghymru?

- Rhestrau aros y GIG – a oes tystiolaeth o gynllun cadarn, wedi'i ategu gan adnoddau digonol, i fynd i'r afael â'r nifer uchaf erioed o bobl yng Nghymru sydd ar restrau aros ar gyfer triniaeth gan y GIG sydd wedi'i chynllunio neu nad yw'n fater brys, a yw'n amlwg bod hyn yn flaenoriaeth i Lywodraeth Cymru?
- plant a phobl ifanc – a yw digon o arian yn cael ei ddarparu a'i gyfeirio'n briodol i gefnogi plant a phobl ifanc y mae'r pandemig wedi effeithio ar eu haddysg, eu datblygiad, eu hiechyd meddwl a'u llesiant?
- materion yn ymwneud â chynaliadwyedd hirdymor y GIG, gofal cymdeithasol, addysg bellach ac uwch, llywodraeth leol a gwasanaethau cyhoeddus eraill, gan gynnwys sut y gallant wneud arbedion effeithlonrwydd a thrawsnewid y ffordd y maent yn darparu gwasanaethau.
- yr economi a seilwaith – a yw'r cynlluniau cywir yn cael eu blaenoriaethu i gefnogi busnesau ac economi Cymru, sut mae Llywodraeth Cymru yn galluogi Cymru i ffynnu ar ôl COVID-19 a Brexit?
- sut y dylai'r Gyllideb fynd i'r afael ag anghenion pobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig a datblygu economïau gwledig?
- creu Cymru wyrddach – a yw cynlluniau Llywodraeth Cymru i symud i economi wyrddach yn glir ac a oes digon o fuddsoddiad yn cael ei wneud i fynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd a'i effeithiau? A oes angen diwygio'r cynlluniau hyn i adlewyrchu'r brys cynyddol i leihau'r ddibyniaeth ar nwy ac olew o ystyried y rhyfel yn Wcráin?
- y trydydd sector a gwirfoddoli – sut y gall Llywodraeth Cymru gefnogi sefydliadau'r trydydd sector wrth iddynt fynd i'r afael â heriau ariannol a galw cynyddol am rai gwasanaethau o ganlyniad i'r argyfwng costau byw a'r pandemig?
- trethiant - sut y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio ei phwerau codi trethi a benthyca ac a ydych yn teimlo y dylid ehangu'r pwerau hyn, eu cadw'r un fath neu eu lleihau?

Gobeithiwn y bydd yr [ymgyngoriad](#) a'r [gwaith ymgysylltu](#) yn ategu ac yn llywio gwaith y Pwyllgorau polisi, a byddwn yn eich annog i ddefnyddio rhai o'r meysydd a amlinellir uchod fel ffocws ar gyfer eich gwaith craffu ar y gyllideb.

## Protocol Proses y Gyllideb

Fel y crybwyllwyd, mae Llywodraeth Cymru wedi gohirio cyhoeddi ei Chyllideb Ddrafft eto eleni. Dyma'r bedwaredd flwyddyn yn olynol y bu oedi, sydd wedi arwain at gyfnodau craffu cwtogedig i'r Senedd. Mae'r Pwyllgor Cyllid o'r farn, felly, ei bod yn bryd adolygu [Protocol Proses y Gyllideb](#) a gyflwynwyd yn 2017. Mae gan y protocol lawer o fanteision, ond credwn fod angen ei ddiweddarau i

adlewyrchu arferion sefydledig a phrofiadau diweddar, yn enwedig y duedd yn ystod y blynyddoedd diwethaf i Lywodraeth Cymru ohirio cyhoeddi ei Chyllideb Ddrafft oherwydd amseriad digwyddiadau cyllidol y DU. Rwyf [wedi ysgrifennu](#) at y Gweinidog yn ddiweddar yn cynnig newidiadau yn y meysydd a ganlyn:

- ffurfioli gwaith ymgysylltu cyn y Gyllideb a gwaith craffu'r Pwyllgor; a
- darparu mwy o sicrwydd mewn perthynas ag amseriad y Gyllideb Ddrafft.

Mae'r Gweinidog eisoes wedi mynegi parodrwydd i ymgysylltu â'r Pwyllgor Cyllid ar y mater hwn, ac rydym yn gobeithio y bydd yn barnu bod y newidiadau hyn yn gymesur. Byddaf yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i Gadeiryddion y Pwyllgorau ar y mater hwn unwaith y byddaf wedi cael ymateb y Gweinidog. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn gobeithio y gellir mynd i'r afael â'r newidiadau hyn a'u rhoi ar waith cyn cylch cyllideb 2024-25.

Os oes gennych gwestiynau am unrhyw agwedd ar broses y Gyllideb Ddrafft, mae croeso i chi gysylltu â mi neu ag Owain Roberts, Clerc y Pwyllgor Cyllid, ar 0300 200 6372 neu yn [seneddcyllid@senedd.cymru](mailto:seneddcyllid@senedd.cymru).

Yn gywir,



Peredur Owen Griffiths  
Cadeirydd y Pwyllgor Cyllid

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg.

We welcome correspondence in Welsh or English.



Julie James AS/MS  
Y Gweinidog Newid Hinsawdd  
Minister for Climate Change



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Llyr Gruffydd AS  
Cadeirydd, Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

13 Rhagfyr 2022

Annwyl Llyr,

Rwy'n ysgrifennu ynglŷn ag un o argymhellion y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith yn ei adroddiad ar Graffu ar Gyllideb Ddrafft Llywodraeth Cymru – 2022-23:

**Argymhelliad 2.** *Dylai Llywodraeth Cymru roi esboniad cynhwysfawr o'r gwaith y mae'n ei wneud i ddenu buddsoddiad preifat i dalu'r gost o gyrraedd sefyllfa Sero Net.*

Yn fy ymateb i adroddiad y Pwyllgor ar 7 Mawrth, derbyniais yr argymhelliad hwn ac ymrwymais i ddarparu diweddariad ar y cwestiwn hwn ochr yn ochr â'n datganiad cynnydd cyntaf ar ddatgarboneiddio yn ddiweddarach eleni. Mae fy swyddogion wedi paratoi'r papur sydd wedi'i atodi er mwyn gwireddu'r ymrwymiad hwn.

Gobeithio bydd y papur hwn yn dderbyniol i chi, a hoffwn ddiolch i aelodau'r Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith am eich adroddiad.

Yn gywir

Julie James AS  
Y Gweinidog Newid Hinsawdd

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1SN

[Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru)  
[Correspondence.Julie.James@gov.Wales](mailto:Correspondence.Julie.James@gov.Wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

## **Atodiad – Sut mae Llywodraeth Cymru yn ysgogi buddsoddiad yn y sector preifat**

### **Cyflwyniad**

Amlinellodd Cymru Sero Net<sup>1</sup> yr amcangyfrifon diweddaraf o'r lefel o fuddsoddiad ychwanegol sydd ei angen er mwyn sicrhau sero net yng Nghymru, yn seiliedig ar ddadansoddiad gan y Pwyllgor ar y Newid yn yr Hinsawdd (CCC 2020)<sup>2</sup>. Mae'r amcangyfrifon hyn yn awgrymu bod angen cynyddu buddsoddiad yn sylweddol wrth bontio i sero net dros y tymor byr, canolog a hirdymor er mwyn cyrraedd targedau allyriadau statudol yn y dyfodol.

Er bod gan y sector cyhoeddus rôl bwysig iawn i'w chwarae wrth ariannu rhywfaint o'r gwaith pontio i sero net, disgwylir i'r sector preifat wneud y rhan fwyaf o'r buddsoddiad (CCC 2020). Er enghraifft, mae'r Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol (OBR) (2021)<sup>3</sup> wedi cynhyrchu senarios er mwyn rhagweld y gost o bontio i sero net i'r sector cyhoeddus yn y DU. Roedd amcangyfrif canolog y Swyddfa yn rhagdybio y byddai'r sector cyhoeddus yn talu ychydig dros 25% o'r gost hyd at 2050, gan adael i'r sector preifat dalu bron i 75% o'r gost.

Mae camau gweithredu'r Llywodraeth yn gallu cael dylanwad mawr ar lefelau buddsoddi yn y sector preifat. Gall llywodraethau sbarduno buddsoddiad yn y sector preifat mewn sawl ffordd, er enghraifft trwy lunio cymhellion (fel trethi ar lygru a chymorthdaliadau ar gyfer technoleg carbon isel), dileu rhwystrau i fuddsoddi, darparu gwybodaeth i fynd i'r afael â bylchau mewn gwybodaeth, polisiau gorchymyn a rheoli (fel rheoleiddio), a buddsoddi mewn ymchwil a datblygu er mwyn datblygu technolegau newydd a gostwng prisiau yn y dyfodol.

Mae Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith y Senedd wedi argymhell bod angen darparu crynodeb o'r gwaith y mae Llywodraeth Cymru yn ei wneud i ysgogi buddsoddiad yn y sector preifat er mwyn talu'r gost o bontio i Sero Net. Er mai Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am lawer o'r prif ysgogiadau i ddenu buddsoddiad preifat, mae gan Lywodraeth Cymru adnoddau amrywiol i hybu a hyrwyddo buddsoddiad preifat. Mae'r Gweinidog Newid Hinsawdd wedi derbyn yr argymhelliad ac isod mae'n nodi rhai enghreifftiau o sut rydym yn ysgogi buddsoddiad.

### **Enghreifftiau o weithredu gan Lywodraeth Cymru i ysgogi buddsoddiad yn y sector preifat.**

#### **Amaethyddiaeth**

- Ym mis Ebrill 2022 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru becyn cymorth gwerth dros £227 miliwn dros y tair blynedd ariannol nesaf er mwyn cefnogi gwydnwch yr economi wledig, gan gynnwys cymorth ar gyfer busnesau fferm i ymateb i heriau newid hinsawdd. Gan ddefnyddio'r gyllideb hon, trwy becyn o **gynlluniau pontio**, mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi busnesau fferm i wella eu perfformiad amgylcheddol ac ymateb i heriau newid hinsawdd.
- Mae buddsoddiad mewn seilwaith a chymorth ar gyfer technoleg a chyfarpar newydd yn cael ei ariannu hyd at uchafswm o 40% o gostau cymwys. Felly, mae'n rhaid i fusnesau fferm ddarparu'r **arian cyfatebol** i fod yn gymwys i gael cymorth (yn yr achos hwn, ariannu 60% o gostau'r prosiect). Yn 2022, bydd ein cynlluniau yn cynnig cymorth gwerth £23m a fydd yn sbarduno gwerth £57.5m o fuddsoddiad yn y sector preifat, gan ragdybio bod y gyllideb yn cael ei defnyddio'n llawn.

<sup>1</sup> [Cymru Sero Net Cyllideb Garbon 2 \(2021-2025\)](#)

<sup>2</sup> [Chwchedd Cyllideb Garbon – Y Pwyllgor ar y Newid yn yr Hinsawdd \(theccc.org.uk\)](#)

<sup>3</sup> [Adroddiad risgiau cyllidol – Gorffennaf 2021 – Y Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol \(obr.uk\)](#)

- Hefyd, rydym wedi darparu cyfres o **raglenni buddsoddiad cyfatebol** eraill i gymell busnesau fferm i fuddsoddi yn eu perfformiad amgylcheddol a'i wella. Er enghraifft, mae'r **Grant Busnes i Ffermydd** (cyllid sy'n cael ei ddarparu gan Raglen Datblygu Gwledig yr UE) wedi cynorthwyo ffermydd i fuddsoddi mewn cyfarpar a pheiriannau newydd er mwyn hybu effeithlonrwydd ffermydd a lleihau allyriadau ar y fferm. Yn ogystal, mae'r Grant Cynhyrchu Cynaliadwy wedi darparu cyfraniadau tuag at fuddsoddiad cyfalaf mewn cyfarpar a pheiriannau sy'n lleihau effeithiau llygredd amaethyddol, gan ddiogelu gwaith rheoli maetholion, a hybu ansawdd y dŵr, yr aer a'r pridd.
- Hefyd, mae Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno **rheoliadau Rheoli Llygredd Amaethyddol**<sup>4</sup>, ac mae'n debygol bod rhai o'r mesurau rheoleiddiedig hyn wedi arwain at leihau allyriadau ocsid nitraidd. Bydd y rheoliadau hyn yn cael eu gweithredu'n llawn erbyn mis Awst 2024, a byddant yn ysgogi ffermydd i fuddsoddi mewn seilwaith ar y fferm i leihau llygredd amaethyddol ac allyriadau ocsid nitraidd. Hefyd, bydd Llywodraeth Cymru yn darparu cymorth ariannol i ffermydd ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith ar y fferm, gan dalu 40% o fuddsoddiad cyfatebol y sector preifat, er mwyn helpu ffermydd i leihau llygredd amaethyddol.
- Mae **Fframwaith Iechyd a Lles Anifeiliaid Cymru** yn ysgogi buddsoddiad mewn **gwella iechyd anifeiliaid** yng Nghymru, gan wella effeithlonrwydd cynhyrchu a lleihau allyriadau ar ffermydd. Mae'r fframwaith yn cefnogi ymyriadau milfeddygol ataliol gan gynnwys cynllunio iechyd anifeiliaid, mesurau bioddiogelwch a brechiadau. Mae Llywodraeth Cymru yn darparu cymhellion eraill ar gyfer buddsoddiad preifat mewn iechyd anifeiliaid, er enghraifft wrth ddylanwadu ar safonau gwarant fferm a chynnwys ystyriaethau iechyd anifeiliaid (e.e. rhaglenni dileu clefydau) yn ein grantiau cymorth a'n rhaglenni cyfnewid gwybodaeth.
- Yn olaf, mae gennym sawl cynllun sydd wedi'u dylunio i **ddarparu gwybodaeth a chynnig cymorth** i ffermydd, ac mewn sawl achos, gall hynny arwain at hybu buddsoddiad mewn meysydd sy'n lleihau allyriadau amaethyddol ar y fferm. Un enghraifft yw Cyswllt Ffermio, rhaglen fawr sy'n darparu cymorth busnes annibynnol, â chymhorthdal, wedi'i deilwra yn ymwneud â sut i sicrhau'r canlyniadau gorau gan dda byw, sydd yn ei dro yn helpu i leihau allyriadau. Yn ogystal, mae gan Cyswllt Ffermio adnodd rhyngweithiol sydd wedi'i ddatblygu i ddangos sut y gallai fferm nodweddiadol yng Nghymru fynd ati i leihau allyriadau a buddsoddi mewn arferion ffermio allyriadau isel wrth gynyddu proffidioldeb.

#### Defnydd tir:

- Sefydlwyd y **Gweithgor Cyllid Coetiroedd** yn dilyn argymhelliad gan ymarferiad plannu coed "archwiliad dwfn" o dan arweiniad y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd. Mae'r grŵp yn cynnwys arbenigwyr coedwigaeth, cyllid ac economeg sy'n cael eu cefnogi gan swyddogion Llywodraeth Cymru. Nod y gweithgor yw nodi modelau i hyrwyddo buddsoddiad o'r tu allan i'r Llywodraeth mewn plannu coed yng Nghymru sy'n osgoi rhoi cymunedau gwledig o dan anfantais ac amharu ar batrymau presennol perchnogaeth tir. Mae argymhellion y grŵp wedi eu cyhoeddi<sup>5</sup> ac mae gwaith i'w gweithredu yn parhau. Bydd y rhan fwyaf o waith creu coetiroedd dros y 3 blynedd nesaf yn cael ei ariannu trwy gynlluniau grant Llywodraeth Cymru tra bod buddsoddiad preifat addas yn cael ei sicrhau. Fodd bynnag, bydd prosiectau peilot i brofi dulliau o fuddsoddiad preifat yn cael eu cyflwyno yn y tymor byr.

<sup>4</sup> [Rheoliadau Adnoddau Dŵr \(Rheoli Llygredd Amaethyddol\) \(Cymru\) 2021: canllawiau ar gyfer ffermydd a thirfeddianwyr | LLYW. CYMRU](#)

<sup>5</sup> [Gweithgor Cyllid Coetiroedd: argymhellion ar gyfer creu coetiroedd \[HTML\] | LLYW. CYMRU](#)

## Adeiladau preswyl:

- Mae Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno **Rheoliadau Adeiladu Rhan L<sup>6</sup>** newydd, sy'n gosod safonau gofynnol ar gyfer tai a adeiledir o'r newydd ac addasu tai. Un o ofynion y rheoliad yw gostyngiad o 37% mewn allyriadau carbon (o'i gymharu â'r safonau presennol) ar gyfer anheddau newydd o ddiwedd 2022 ymlaen. Er mwyn cydymffurfio â'r safonau gwell hyn, bydd angen i'r sector preifat hybu buddsoddiad mewn cartrefi newydd, a sicrhau manteision hirdymor trwy leihau costau gweithredu wrth wella effeithlonrwydd. Byddwn yn gwneud newidiadau eraill i'r Rheoliadau Adeiladu yn 2025, gan godi safonau er mwyn ei gwneud yn ofynnol i gartrefi newydd allyrru 75% yn llai o garbon deuocsid na chartrefi a adeiladwyd yn unol â'r gofynion presennol. Hefyd, rydym yn creu galw am gartrefi a adeiledir o'r newydd sy'n bodloni safonau effeithlonrwydd ynni ac adeiladu newydd trwy gyflwyno cynllun **Cymorth i Brynu - Cymru<sup>7</sup>**, gan ddarparu benthyciadau rhannu ecwiti i brynwyr cymwys cartrefi a adeiledir o'r newydd.
- Cynhaliwyd ymgynghoriad ar **Safonau Ansawdd Tai Cymru<sup>8</sup> 2023** diwygiedig yn ddiweddar, a fyddai angen graddfeydd Gweithdrefn Asesu Safonol Uwch (SAP) uwch a gwelliannau effeithlonrwydd ynni mewn cartrefi cymdeithasol presennol. Mae'r safonau'n cynnig pwyslais ar egwyddorion adeiladwaith yn gyntaf, a byddent yn ceisio dod â'r holl dai cymdeithasol mor agos â phosibl at EPC A neu safon gyfatebol o fewn degawd, yn ogystal â gosod targedau eraill ar gyfer datgarboneiddio cartrefi yn y dyfodol. Mae rhywfaint o arian cyhoeddus ar gael i gynorthwyo Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig i fodloni'r safonau newydd hyn, ond bydd angen buddsoddiad preifat sylweddol gan landlordiaid a sefydliadau ariannol hefyd. Mae ymatebion i'r ymgynghoriad yn cael eu hystyried ar hyn o bryd ac mae'n bosibl y bydd ffurf derfynol y safon yn cael ei haddasu o ganlyniad i'r adborth hwn.
- Mae'r **Rhaglen Ôl-osod er mwyn Optimeiddio<sup>9</sup>** yn darparu cyllid i gynorthwyo Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig ac awdurdodau lleol sydd â stoc dai i ôl-osod tai cymdeithasol trwy ariannu buddsoddiadau ôl-osod yn rhannol. Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu £70m yn ystod y tymor llywodraethu hwn, ac mae £150m arall wedi'i gynllunio dros weddill y tymor, gan ddenu lefelau sylweddol o fuddsoddiad preifat hefyd. Yn ystod y flwyddyn ariannol hon, rydym yn gobeithio cynnig cymorth grant i bob Landlord Cymdeithasol Cofrestredig trwy ddull sy'n cael ei ariannu gan fformiwla, ac rydym yn gobeithio ehangu ORP i'r sector rhentu preifat yn y dyfodol.

## Diwydiant a Busnes:

- Mae **Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU (UK ETS)** yn gynllun 'cario a masnachu', a'r rhai sy'n cyfrannu ato yw'r allyrwyr carbon mwyaf (diwydiant trwm, generaduron sy'n rhedeg ar nwy a hedfanaeth). Mae'n mabwysiadu egwyddor 'y llygrwr sy'n talu', lle mae'n rhaid i gyfranogwyr ildio lwfans ar gyfer pob tunnell o allyriadau carbon sy'n cael eu hallyrru. Mae'r cynllun yn gweithio trwy osod terfyn ar gyfanswm yr allyriadau nwyon tŷ gwyr sy'n cael eu caniatáu gan holl gyfranogwyr cynllun y DU. Mae'r terfyn yn lleihau dros amser er mwyn helpu i leihau cyfanswm yr allyriadau. Mae'r terfyn yn cael ei drosi'n lwfansau allyriadau masnachadwy, gan roi'r hawl i ddeiliaid allyrru un dunnell gyfwerth â CO<sub>2</sub> fesul lwfans. Trwy gymhwyso pris carbon a chaniatáu masnachu, lle mae cyfranogwyr yn gallu buddsoddi i ddatgarboneiddio am lai o gost na phrynu lwfansau, byddant yn

<sup>6</sup> [Canllawiau ar y rheoliadau adeiladu: rhan L \(arbed tanwydd ac ynni\) | LLYW. CYMRU](#)

<sup>7</sup> [Cymorth i Brynu – Cymru | LLYW. CYMRU](#)

<sup>8</sup> [Safon ansawdd tai Cymru | LLYW. CYMRU](#)

<sup>9</sup> [Y Rhaglen Ôl-osod er mwyn Optimeiddio | LLYW. CYMRU](#)

gwneud hynny. Mae hyn yn sicrhau bod y broses o ddatgarboneiddio yn cael ei gwireddu am y gost isaf ar draws yr holl gynllun.

- Mae Llywodraeth Cymru yn cyflwyno **Gweithdai Cynaliadwyedd a Datgarboneiddio** di-dâl **sydd wedi'u teilwra i'r Diwydiant Bwyd a Diod**. Mae busnesau sydd wedi mynychu'r Cwrs Cynaliadwyedd hefyd yn gymwys i wneud cais am gyllid hyd at £15,000 i gwblhau astudiaethau dichonoldeb er mwyn archwilio'r atebion gorau ar gyfer eu busnes penodol i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr. Trwy ddarparu'r cymorth hwn, bydd gan fusnesau ddealltwriaeth well o'r buddsoddiadau maen nhw'n gallu eu gwneud i leihau allyriadau, gan sicrhau'r proffidioldeb mwyaf.
- Ar ôl cyhoeddi **gweledigaeth gyffredin ar gyfer y Sector Manwerthu**<sup>10</sup>, rydym yn cyd-gynhyrchu Cynllun Cyflawni gyda'n Fforwm Manwerthu sy'n cynnwys cynrychiolwyr o undebau llafur a sefydliadau eraill sy'n cynrychioli busnesau. Y bwriad yw sicrhau bod y Cynllun Cyflawni yn canolbwyntio ar sawl maes allweddol, gan gynnwys Datgarboneiddio. Bydd y cynllun hwn a'r broses ymgysylltu yn darparu cyngor ac yn hyrwyddo buddsoddiad effeithiol mewn mesurau sy'n arwain at leihau defnydd ynni ac allyriadau nwyon tŷ gwydr.
- Mae **Diwydiant Sero Net Cymru (NZIWW)**<sup>11</sup> yn endid newydd sydd wedi'i greu i sicrhau cydweithio hanfodol rhwng diwydiannau, y byd academiaidd a'r llywodraeth sydd ei angen ar y daith tuag at sero net. Bydd NZIWW yn canolbwyntio ar dde Cymru i ddechrau trwy ddarparu llywodraethiant i Glwstwr Diwydiannol De Cymru (SWIC) ond bydd yn gallu ehangu i gynnwys canolbarth a gogledd Cymru rywbryd yn y dyfodol, ar sail gofyniad y diwydiant. Bydd NZIWW yn gweithio gyda grŵp presennol o ddeugain o bartneriaid busnes ac academiaidd sy'n gweithredu mewn ystod eang o ddiwydiannau ynni-ddwys i'w helpu i sicrhau Sero Net. Bydd hyn yn cynnwys galluogi'r diwydiant i archwilio cyfleoedd newydd ar gyfer twf economaidd trwy ddod yn arweinydd byd-eang ym maes gweithgynhyrchu carbon isel – gan ddatblygu cryfderau presennol Cymru; Helpu i ddatblygu Economi Gylchol yng Nghymru yn y dyfodol; Ysgogi ac angori buddsoddiadau newydd i greu a chadw swyddi sgiliau uchel; Ymgysylltu â rhanddeiliaid i gefnogi buddsoddiad cyhoeddus a phreifat.
- Mae'r **Cynllun Gweithredu Gweithgynhyrchu**<sup>12</sup> yn sbarduno dull mwy cydweithredol o gynorthwyo'r sector gweithgynhyrchu i ymateb i heriau mawr fel newid yn yr hinsawdd a'r angen i ddatgarboneiddio. Mae'n hyrwyddo arferion gorau ac yn cynorthwyo diwydiant gydag ystod o weithgareddau i ymgorffori a buddsoddi mewn technolegau diwydiant 4.0 i fod yn fwy effeithlon a lleihau eu defnydd o garbon.
- Mae **Cronfa Dyfodol yr Economi** yn cyfuno nifer o ffrydiau ariannu presennol er mwyn cynorthwyo busnesau i fuddsoddi yn un o'r pum Maes Gweithredu (a amlinellir yn y Cynllun Gweithredu ar yr Economi), ac un ohonynt yw datgarboneiddio.<sup>1</sup> Bydd y gronfa yn cynorthwyo busnesau i fuddsoddi mewn meysydd a fydd yn sbarduno'r broses o bontio i sero net, megis technolegau newydd sy'n lleihau ôl troed carbon nwyddau a gwasanaethau, ac yn buddsoddi mewn ymchwil a datblygu ar gyfer technolegau neu danwyddau carbon isel newydd.
- Cyhoeddwyd adroddiad ar **Rwydwaith Casglu, Defnyddio a Storio Carbon i Gymru**<sup>13</sup> ym mis Hydref 2021, ochr yn ochr ag adroddiad atodol<sup>14</sup> ym mis Mehefin 2022. Mae'r

<sup>10</sup> [Gweledigaeth strategol a rennir ar gyfer y sector manwerthu \[HTML\] | LLYW. CYMRU](#)

<sup>11</sup> [Sefydlu Diwydiant Sero Net Cymru i gefnogi datgarboneiddio diwydiant Cymru | LLYW. CYMRU](#)

<sup>12</sup> [Datganiad Ysgrifenedig: Cynllun Gweithredu Gweithgynhyrchu i Gymru \(25 Chwefror 2021\) | LLYW. CYMRU](#)

<sup>13</sup> [Rhwydwaith casglu, defnyddio a storio carbon i Gymru: adrodd | LLYW. CYMRU](#)

<sup>14</sup> [Dadansoddiad sensitifrwydd strategaeth dal, defnyddio a storio carbon \(CCUS\): adroddiad atodol | LLYW. CYMRU](#)



adroddiadau hyn yn dangos bod y Rhwydwaith yn opsiwn technegol ymarferol i gynorthwyo Cymru i gyrraedd y targed Sero Net. Wedi cyhoeddi'r adroddiad diweddaraf, rydym yn ystyried y camau gweithredu a'r argymhellion, yn ogystal ag ymgysylltu â rhanddeiliaid diwydiannol ar y camau nesaf, gan gynnwys ystyried y seilwaith posib sydd ei angen i ddefnyddio'r dechnoleg yng Nghymru.

### Trafnidiaeth:

- Er mwyn cymell y defnydd o gerbydau trydan yng Nghymru, a buddsoddiad ynddynt, mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i ddarparu rhwydwaith o **fannau gwefru cerbydau trydan** ar y rhwydwaith cefnffordd strategol bob 20 milltir ledled Cymru erbyn 2025, a bydd yn sicrhau bod o leiaf un man gwefru sy'n hygyrch i'r cyhoedd ar gyfer pob 7 - 11 o geir a faniau trydan yng Nghymru.
- Hefyd, rydym wedi ymrwmo i ddarparu **fflyd o dacsis a llogi preifat heb unrhyw allyriadau pibellau egsôst erbyn 2028**. Er mai'r fflyd llogi preifat a fydd yn gyfrifol am y rhan fwyaf o'r buddsoddiad, bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi'r newid hwn mewn sawl ffordd, er enghraifft trwy gynnal cynllun 'profi cyn prynu', datblygu cynllun prydles ategol ar gyfer gyrwyr sydd â mynediad cyfyngedig at gyllid, a darparu cymhellion ariannol eraill fel grantiau cyfalaf, benthyciadau a pheccynnau cymorth er mwyn cymell buddsoddiad mewn cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn heb unrhyw allyriadau.
- Mae Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno targedau ar gyfer **fflyd o fysiau allyriadau sero** erbyn 2028 - 2035, gyda'r 50% o fysiau gwasanaeth sy'n achosi'r llygredd mwyaf yn cael eu disodli gan fysiau allyriadau sero erbyn 2028. Byddwn yn cefnogi'r newid hwn, er enghraifft trwy ddarparu arian trwy'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau, ond bydd angen buddsoddiad preifat sylweddol hefyd i ddatgarboneiddio'r fflyd o fysiau.
- Yn unol â'n cymhwysedd, byddwn yn treialu technolegau newydd ar gyfer **cerbydau nwyddau trwm allyriadau sero**, gan ddefnyddio'r cymhellion ariannol sydd ar gael gan Lywodraeth y DU. Hefyd, byddwn yn cefnogi'r gwaith arloesi hwn trwy gysylltu treialon ar gyfer technolegau newydd â chyfleoedd sy'n cael eu datblygu ar gyfer cynhyrchu ynni glân, fel Hwb Hydrogen Caergybi.

### Cynhyrchu trydan a gwres:

- Mae Llywodraeth Cymru yn ariannu'r gwaith o **ddatblygu cynlluniau ledled Cymru, ar lefelau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol**<sup>15</sup> i amlinellu'r newidiadau sydd eu hangen i ddatgarboneiddio'r system ynni, ym meysydd pŵer, gwres a thrafnidiaeth. Bydd y cynlluniau hyn yn darparu tystiolaeth a fydd yn cynhyrchu prosiectau amrywiol ac yn ychwanegu hyder ar gyfer buddsoddwyr. Byddant yn galluogi rhanbarthau ac awdurdodau lleol i ddatblygu partneriaethau gyda'r sector preifat i fuddsoddi yn y prosiectau hyn. Mae'r pedair strategaeth ynni ranbarthol wedi amlinellu amcangyfrif o lefel y buddsoddiad sydd ei angen dan eu cynlluniau hyd at 2035.
- Ers mis Ebrill 2019, mae **pwerau cydsynio** Gweinidogion Cymru wedi eu hymestyn o'r terfyn uchaf o 50MW ar y tir i 350MW ar y tir ac ar y môr (heb gynnwys gwynt ar y tir - mae cydsyniad ar gyfer hynny eisoes wedi'i ddatganoli). Byddwn yn parhau i gynyddu datblygiadau ynni adnewyddadwy trwy ein cyfundrefn gynllunio oddi mewn i fframwaith Cymru'r Dyfodol, a byddwn yn gwella ac uno'r broses gydsynio ar gyfer prosiectau cynhyrchu ynni yng Nghymru er mwyn darparu trefn gydsynio gyflymach a mwy cymesur ar gyfer y seilwaith ynni.

---

<sup>15</sup>Gellir gweld cynlluniau datblygu yma: [Ynni carbon isel | Is-bwnc | LLYW. CYMRU](#)

- Mae llawer o'r pwerau a'r mecanweithiau ariannol ar gyfer lleihau allyriadau yn y sector ynni yn eiddo i Lywodraeth y Deyrnas Unedig. Y prif rwystr i ddefnyddio ynni adnewyddadwy yng Nghymru (a gweddill y DU) yw diffyg llwybr cyson a rhagweladwy i'r farchnad. Felly, rydym yn gofyn i Lywodraeth y DU am ddull gweithredu hirdymor sy'n cefnogi ystod eang o dechnolegau adnewyddadwy, gan greu marchnad gynaliadwy ar gyfer yr ystod eang o dechnolegau gwres carbon isel.

### Y sector cyhoeddus:

- Mae Datgarboneiddio'r Sector Cyhoeddus yn darparu cymorth technegol ac ariannol i sefydliadau ledled sector cyhoeddus Cymru. Nod y cymorth hwn yw helpu'r sector cyhoeddus i ddatgarboneiddio a gwireddu'r uchelgais cyfunol o sicrhau sector cyhoeddus sero net erbyn 2030. Mae prosiectau'n cael eu hariannu a'u had-dalu o gynilion/refeniw blynyddol o'r buddsoddiad. Dyma ddwy enghraifft o brosiectau a gafodd eu hariannu gan y cymorth hwn: 1) Derbyniodd ysgolion Sir y Fflint £59,022 ar gyfer goleuadau LED mewn 4 safle, 2) Derbyniodd Bwrdd Iechyd Bae Abertawe £3.3m ar gyfer paneli solar ffotofoltaig a batri storio. Tra bod y prosiectau hyn yn cael eu hariannu gan gyllid cyhoeddus, maen nhw'n cael eu darparu gan y sector preifat, gan helpu i ddatblygu'r gadwyn gyflenwi a datblygu sgiliau angenrheidiol i hwyluso prosiectau datgarboneiddio yn y dyfodol.

### Trawsbynciol

- Lansiodd **Cronfa'r Economi Gylchol**<sup>16</sup> ym mis Ebrill 2019 fel cynllun buddsoddi cyfalaf 3 blynedd, £6.5m i helpu Cymru i symud tuag at Economi Gylchol a hybu buddsoddiad preifat mewn prosesau gweithgynhyrchu sy'n defnyddio adnoddau yn effeithlon. Darparwyd y gronfa gan WRAP Cymru ar ran Llywodraeth Cymru. Mae Cronfa'r Economi Gylchol yn cefnogi buddsoddiad mewn prosesau gweithgynhyrchu yng Nghymru er mwyn cynyddu'r defnydd o gynnwys wedi'i ailgylchu a'i aildefnyddio mewn cynhyrchion neu gydrannau, neu ymestyn oes cynhyrchion/deunyddiau drwy baratoi ar gyfer gweithgareddau aildefnyddio, adnewyddu neu ail-weithgynhyrchu. Roedd cyllid ar gael o £25,000 i £200,000 ar uchafswm cyfradd ymyrraeth o 60%, neu o £200,000 i £750,000 ar gyfradd ymyrraeth o 35% i 70% o gyfanswm y costau cyfalaf. Yn ôl gwaith ymchwil WRAP, dros y 3 blynedd ddiwethaf mae Cronfa'r Economi Gylchol wedi sicrhau arbedion allyriadau sylweddol trwy ddefnyddio adnoddau yn fwy effeithlon, ac mae wedi hybu proffidioldeb gweithgynhyrchwyr ac wedi sbarduno buddsoddiad y sector preifat mewn dulliau cynhyrchu sy'n defnyddio adnoddau yn fwy effeithlon. Byddwn yn parhau i gwmpasu opsiynau ar gyfer cyfeiriad y gronfa yn y dyfodol, y tu hwnt i'r cynllun peilot 3 blynedd.
- Fel corff hyd braich Llywodraeth Cymru, mae **Banc Datblygu Cymru** yn darparu benthyciadau ac yn gwneud buddsoddiadau ecwiti mewn busnesau gwerth rhwng £1,000 a £10m o gronfeydd amrywiol sy'n cefnogi gweithgareddau datgarboneiddio. Wrth wneud hyn, mae'n cyd-fuddsoddi ochr yn ochr ag arianwyr y sector preifat. Gall buddsoddiadau Banc Datblygu Cymru gwmpasu holl anghenion busnes o gyfalaf gweithio tymor byr (benthyciadau hyd at 12 mis) i fenthyciadau cyfalaf tymor estynedig mwy hirdymor (6 i 15 mlynedd). Bydd hyn yn cynnwys darparu cyllid i fusnesau sy'n gwneud buddsoddiadau gwariant cyfalaf o unrhyw fath. Fodd bynnag, bydd yn cynnwys cyllid i ddatgarboneiddio eu busnesau hefyd. Felly, er enghraifft, os oedd angen £1m ar fusnes ar gyfer insiwleiddio, goleuadau LED newydd neu system pwmp gwres newydd, gall Banc Datblygu Cymru ddarparu £600,000 a gall banc ar y stryd fawr ddarparu'r £400,000 arall. Yn 2021/22,

<sup>16</sup> [Lansio'r Gronfa Economi Gylchol, gwerth £6.5m, i gynyddu'r defnydd o ddeunyddiau wedi'u hailgylchu | LLYW. CYMRU, y Gronfa Economi Gylchol | WRAP \(wrapcymru.org.uk\)](#)

buddsoddodd Banc Datblygu Cymru £109m mewn busnesau, a llwyddodd i ddenu £64m o fuddsoddiad y sector preifat hefyd (nid yw dadansoddiad o faint o'r buddsoddiad hwn a oedd yn gysylltiedig â'r newid i sero net ar gael, ond bydd yn ymchwilio i ddulliau posibl o gasglu gwybodaeth o'r fath yn y dyfodol). Yn ei gynllun corfforaethol<sup>17</sup> 5 mlynedd, a gyhoeddwyd yn ddiweddar, y targed yw buddsoddi £651m mewn busnesau, a denu £651m o fuddsoddiad gan y sector preifat - bydd cyfran gynyddol o'r buddsoddiad hwn yn cyfrannu at y newid i sero net. Hefyd, mae Banc Datblygu Cymru yn datblygu cynhyrchion datgarboneiddio newydd penodol i'w lansio ar y farchnad o 2023/24. Mae'r cynhyrchion hyn yn cynnwys Benthyciadau Gwyrdd a Chymhellion ar gyfer Busnesau a benthyciadau ôl-osod tai ar gyfer y farchnad perchen-feddiannydd.

Mae'r uchod yn cyflwyno trosolwg o enghreifftiau ar draws y sectorau allyriadau gwahanol. Dros Gyllideb Garbon 2 (2021-2025) a 3 (2026-2030), byddwn yn parhau i chwilio am gyfleoedd i ddenu buddsoddiad ac yn gofyn i Lywodraeth y DU ac eraill weithio gyda ni i wneud hynny.

---

<sup>17</sup> Cynllun corfforaethol [Banc Datblygu Cymru](#)

Eich cyf/Your ref  
Ein cyf/Our ref

Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Peredur Owen Griffiths AS  
Cadeirydd y Pwyllgor Cyllid

7 Rhagfyr 2022

Annwyl Peredur,

### **Craffu ar oblygiadau ariannol Biliau**

Rwy'n ysgrifennu i ymateb i'ch llythyr ar 16 Tachwedd 2022 ynglŷn â chraffu ar oblygiadau ariannol Biliau'r Llywodraeth.

Mae eich llythyr yn tynnu sylw at y pryder bod Llywodraeth Cymru wedi symud i ffwrdd o'r arfer yn y Bumed Senedd o ddarparu ymateb ysgrifenedig i adroddiadau Cyfnod 1 cyn dadl yr Egwyddorion Cyffredinol a Phenderfyniad Ariannol.

Yn ystod dadl Cyfnod 1 y mae Gweinidogion yn rhoi esboniad o ymateb y Llywodraeth i'r argymhellion ym mhob adroddiad Pwyllgor ac yn y rhan fwyaf o amgylchiadau, ond nid pob un, maent wedi rhoi mwy o fanylion drwy lythyr ffurfiol.

Er y bu achlysuron yn ystod y Bumed Senedd pan gyhoeddwyd ymatebion y Llywodraeth cyn neu ar ddyddiad dadl yr Egwyddorion Cyffredinol, nid oedd hyn yn rhywbeth arferol ar gyfer pob Bil. Mewn gwirionedd, cyhoeddwyd dros hanner yr ymatebion yn ysgrifenedig ar ôl y ddadl neu fe'u darparwyd ar lafar yn ystod y ddadl.

Mae Gweinidogion yn ymdrechu i ymateb i'r Pwyllgorau cyn gynted ag y bo'n rhesymol bosibl ond nid yw bob amser yn ymarferol i Weinidogion Cymru wneud hyn cyn dadl Cyfnod 1 ar gyfer pob Bil, felly yn ymarferol mae'n bosibl y darperir yr ymatebion ysgrifenedig hyn ar ôl i'r ddadl ddigwydd.

Efallai y bydd amgylchiadau pan fo angen mwy o amser i ystyried goblygiadau'r argymhellion neu pan nad yw'r manylion sydd eu hangen i ddarparu ymateb cyflawn ar gael cyn dadl Cyfnod 1. Yn ogystal, gall y ddeddfwriaeth fod yn fath newydd o ddeddfwriaeth ac er ein bod yn anelu at ddarparu'r amcangyfrifon gorau o'r costau tebygol, mae sefyllfa oedd

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1SN

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

[Gohebiaeth.Mark.Drakeford@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Mark.Drakeford@llyw.cymru)  
[Correspondence.Mark.Drakeford@gov.wales](mailto:Correspondence.Mark.Drakeford@gov.wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Ile mae sawl ffactor amrywiol yn golygu nad oes modd cyfrifo costau manwl nes bod y ddarpariaeth yn cael ei phrofi a'i hasesu. Fodd bynnag, byddwn yn parhau i roi gwybod i'r Pwyllgor Cyllid am yr wybodaeth ariannol sy'n ymwneud â phob Bil wrth iddynt fynd drwy wahanol gamau'r broses graffu yn y Senedd.

Yn ogystal, bydd Gweinidogion Cymru yn parhau â'r arfer a sefydlwyd yn ystod y Bumed Senedd o ysgrifennu at y Pwyllgorau pwnc a'r Pwyllgor Cyllid cyn gweithrediadau Cyfnod 3 o Fil os gwnaed newidiadau i'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ar ôl Cyfnod 2.

Rwyf wedi anfon copi o'ch llythyr ynghyd â'r ateb hwn at bob un o Weinidogion Cymru. Anfonir yr ateb hwn hefyd i'r Pwyllgor Busnes a Chadeiryddion y Pwyllgorau Polisi.

A handwritten signature in black ink that reads "Mark Drakeford". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

**MARK DRAKEFORD**

Mark Drakeford AS  
Y Prif Weinidog

19 Rhagfyr 2022

Annwyl Brif Weinidog

### **Craffu ar oblygiadau ariannol Biliau**

Diolch am eich llythyr dyddiedig **7 Rhagfyr**, a anfonwyd gennych mewn ymateb i gais y Pwyllgor Cyllid fod Llywodraeth Cymru yn dychwelyd i'r arfer o ddarparu ymatebion ysgrifenedig i adroddiadau Cyfnod 1 gan bwyllgorau cyn i'r ddadl Cyfnod 1 gael ei chynnal.

Mae'n siomedig nad ydych yn gallu rhoi ymrwymiad mewn perthynas â'r cais rhesymol hwn. Rydych yn dweud yn eich llythyr: "Yn ystod dadl Cyfnod 1 y mae Gweinidogion yn rhoi esboniad o ymateb y Llywodraeth i'r argymhellion ym mhob adroddiad Pwyllgor". Fodd bynnag, rydym o'r farn na ddylid ystyried y dull hwn yn arfer cyffredin, gan nad yw bob amser yn bosibl i Weinidogion ddarparu ymateb llawn a thrylwyr i bob argymhelliad, o ystyried yr amser cyfyngedig sydd ar gael yn ystod y ddadl ei hun. Fel y nodais yn fy llythyr cychwynnol, yr arfer safonol yw bod y cynnig ynghylch y Penderfyniad Ariannol yn cael ei drafod yn syth ar ôl cytuno ar y cynnig Cyfnod 1. Felly, ychydig iawn o amser sydd gan y Senedd i ystyried ymateb y Llywodraeth cyn gorfod gwneud penderfyniad ynghylch a ddylid ymrwymo adnoddau.

Rydych hefyd yn nodi'r posibilrwydd y bydd amgylchiadau pan fo angen mwy o amser i ystyried rhai argymhellion neu pan nad yw'r manylion sydd eu hangen i ddarparu ymateb cyflawn ar gael cyn cynnal dadl Cyfnod 1. O ystyried bod yr amserlenni ar gyfer Biliau'r Llywodraeth yn cael eu cynnig gan Lywodraeth Cymru, gyda'r Pwyllgor Busnes yn cytuno ar y dyddiadau cau ar gyfer Cyfnodau 1 a 2, dylid ystyried rhoi'r gorau i'r arfer o bleidleisio ar y cynnig ynghylch y Penderfyniad Ariannol ar yr un diwrnod â'r ddadl Cyfnod 1. Gwnaed penderfyniad tebyg yn y Pedwerydd Cynulliad, gan wrthdroi'r sefyllfa ddiodyn er mwyn gohirio'r bleidlais ar y cynnig Cyfnod 4 hyd nes bod wythnos wedi mynd heibio ar ôl i'r trafodion Cyfnod 3 ddod i ben, a hynny er mwyn rhoi cyfle i'r Aelodau drafod



fersiwn derfynol o'r Bil cyn gofyn i'r Senedd ei chymeradwyo. Rydym o'r farn y dylai'r un egwyddor fod yn berthnasol i'r cynnig ynghylch y Penderfyniad Ariannol. Byddai hyn yn rhoi amser i'r Aelodau fyfyrion ar ymateb Llywodraeth Cymru i adroddiad y Pwyllgor Cyllid. Rydym o'r farn bod hyn yn arbennig o bwysig o ystyried nad oes gan y Senedd unrhyw gyfleoedd pellach i ystyried goblygiadau ariannol Biliau yn ffurfiol ar ôl i'r cynnig gael ei gytuno.

Yn olaf, rydych yn nodi y gallai deddfwriaeth "fod yn fath newydd o ddeddfwriaeth", ac y gallai fod "sefyllfaoedd lle mae sawl ffactor amrywiol yn golygu nad oes modd cyfrifo costau manwl nes bod y ddarpariaeth yn cael ei phrofi a'i hasesu". Mae'r Pwyllgor yn cydnabod yr heriau hyn. Fodd bynnag, nid yw'n dderbyniol i Lywodraeth Cymru beidio â cheisio cyfrifo costau posibl deddfwriaeth. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn arf allweddol o ran asesu'n feirniadol yr ystod o dulliau a archwiliwyd mewn perthynas â datblygu cynnig deddfwriaethol, ac o ran darparu dull o wneud penderfyniadau polisi sy'n seiliedig ar dystiolaeth. Rydym yn cydnabod y ffaith na fydd yn bosibl darparu "costau manwl" bob amser. Fodd bynnag, mae'n hollbwysig bod Asesiadau Effaith Rheoleiddiol yn cynnwys yr amcangyfrif gorau posibl ar gyfer costau a buddion, a hynny er mwyn ein galluogi i graffu'n llawn ar oblygiadau ariannol cyffredinol Bil – pwynt y mae'r Pwyllgor wedi'i wneud droeon.

Rydym yn gresynu'r ffaith ei bod yn ymddangos bod yr Asesiadau Effaith Rheoleiddiol sydd wedi cael eu cyhoeddi gyda'r Biliau a gyflwynwyd hyd yma yn y Senedd hon yn rhyw fath o "sgil-gynnyrch" yn y broses o wneud penderfyniadau, yn hytrach na'r offeryn sy'n llywio'r broses honno. Mae'r Bil diweddaraf a drafodwyd gennym, sef y Bil Amaeth (Cymru), yn Fil fframwaith, lle mae cyfran sylweddol o'r costau yn ymwneud â'r cynllun Rheoli Tir yn Gynaliadwy – cynllun na fydd yn cael ei gwblhau tan y flwyddyn nesaf. Yn y sefyllfaoedd hyn, gallai'r Senedd gytuno yn y pen draw ar Benderfyniad Ariannol ar gyfer Bil, yn seiliedig ar y wybodaeth sydd wedi'i chynnwys yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol a gyhoeddwyd adeg ei gyflwyno, ond a allai gynyddu'n sylweddol yn dilyn hynny. Mae'r diffyg eglurder hwn yn gwneud ein rôl fel Pwyllgor Cyllid yn un heriol iawn, ac yn amharu'n sylweddol ar ein gallu i wneud penderfyniad ynghylch a yw costau'n rhesymol ai peidio.

Pe bai Llywodraeth Cymru yn parhau i ddarparu Asesiadau Effaith Rheoleiddiol sy'n cynnwys gwybodaeth anghyflawn neu annigonol, ni fyddai gan y Pwyllgor lawer o ddewis ond gorfodi Gweinidogion i ailymddangos gerbron y Pwyllgor unwaith y byddai'r wybodaeth y gofynnwyd amdani ar gael, a hynny er mwyn sicrhau bod y wybodaeth ariannol a ddarperir gan Lywodraeth Cymru yn destun gwaith craffu cadarn.

Fel y gwyddoch, mae nifer o bwyllgorau'r Senedd wedi codi pryderon tebyg ynghylch prydlondeb ymatebion Llywodraeth Cymru cyn cynnal dadleuon Cyfnod 1. Mae hyn yn creu darlun anffodus, ac yn codi cwestiynau ynghylch



ysbryd y gwaith ymgysylltu y mae Llywodraeth Cymru yn ei wneud â'r Senedd mewn perthynas â materion deddfwriaethol. Felly, rwyf yn gofyn i chi fyfyrion ar y materion uchod ac i ailystyried safbwynt Llywodraeth Cymru ynghylch darparu ymatebion ysgrifenedig i adroddiadau'r Pwyllgor Cyllid cyn y cynhelir dadleuon Cyfnod 1, ac i ystyried cyflwyno'r cynnig ynghylch y Penderfyniad Ariannol o leiaf wythnos ar ôl i ddarpariaethau Cyfnod 1 gael eu cytuno. O ystyried y pwysau ar gyllidebau cyhoeddus, mae'n bwysicach fyth bod Llywodraeth Cymru yn darparu cymaint o eglurder a sicrwydd â phosibl cyn gofyn i Aelodau awdurdodi gwariant sy'n gysylltiedig â Biliau.

Gan fod y materion hyn yn berthnasol i gylchoedd gwaith holl bwyllgorau'r Senedd, mae copi o'r llythyr hwn wedi'i anfon at Gadeiryddion y pwyllgorau hynny.

Yn gywir



Peredur Owen Griffiths AS  
Cadeirydd y Pwyllgor Cyllid

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg.

We welcome correspondence in Welsh or English.





Y Gwir Anrhydeddus Elin Jones AS  
Y Llywydd  
Cadeirydd y Pwyllgor Busnes

13 Rhagfyr 2022

Annwyl Lywydd

Bil Diogelu'r Amgylchedd (Cynhyrchion Plastig Untro) (Cymru)

Diolch am eich llythyr dyddiedig 6 Rhagfyr ynghylch cynnal gwaith craffu cyflym ar y Bil uchod.

Dymunaf hefyd dynnu eich sylw at yr ymateb a gawsom gan Julie James AS, y Gweinidog Newid Hinsawdd, sy'n ymateb i'n llythyr dyddiedig 25 Tachwedd 2022 ac yr oeddem wedi anfon copi ohono atoch ar yr un dyddiad.

Nid yw'r llythyr yn mynd i'r afael yn ddigonol â'r cwestiynau a godwyd gennym ac nid yw'n lleddfu ein pryderon ynghylch y gwaith craffu cyflym ar y Bil hwn.

Rydym i fod i gyfarfod yr wythnos hon i drafod y weithdrefn ar gyfer Memoranda Cydsyniad Offeryn Statudol ac rwyf yn cadarnhau yr hoffwn hefyd godi'r mater o graffu'n gyflym ar Filiau.

Rwy'n anfon copi o'r llythyr hwn at Gadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith.

Yn gywir,



Huw Irranca-Davies  
Cadeirydd

Llyr Gruffydd AS  
Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr  
Amgylchedd a Seilwaith

14 Rhagfyr 2022

Annwyl Llyr

### Cydsyniad Deddfwriaethol: Bil Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Dirymu a Diwygio)

Byddwch yn ymwybodol bod Llywodraeth y DU wedi cyflwyno **Bil Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Dirymu a Diwygio)** ('y Bil') i Senedd y DU. Pe bai'r Bil yn cael ei basio, byddai'n rhoi ar waith gynllun Llywodraeth y DU i ddargadw, dirymu neu ddiwygio miloedd o ddarnau o gyfraith yr UE a ddargedwir. Byddai hefyd yn dechrau'r cloc ar y cyfnod hyd at 31 Rhagfyr 2023, pan fydd y rhan fwyaf o gyfraith yr UE a ddargedwir yn dod i ben yn awtomatig oni bai bod Gweinidogion yn cymryd camau i'w achub neu ei ddiwygio. Yr hyn sy'n destun pryder i ni, fel deddfwyr, yw'r ffaith y byddai'r Bil yn galluogi Gweinidogion, yn hytrach na seneddau, i newid tirwedd reoleiddio a chyfreithiol y DU yn sylweddol.

Mae fy Mhwyllgor i, ers peth amser, wedi bod yn cadw llygad ar gynllun Llywodraeth y DU ar gyfer cyfraith yr UE a ddargedwir, a gwnaethom ddechrau gofyn **cwestiynau** i Lywodraeth Cymru rai misoedd yn ôl.

Gyda'r Bil yn cael ei gyflwyno gerbron Senedd y DU, a chan ragweld y bydd Llywodraeth Cymru yn cyflwyno'r memorandwm cydsyniad sy'n debygol o fod yn angenrheidiol, cytunodd fy Mhwyllgor i glywed barn rhanddeiliaid yng Nghymru a ledled y DU. Gofynnwyd am safbwyntiau ar nifer o faterion gan gynnwys i ba raddau y gallai'r Bil effeithio ar dirwedd reoleiddiol Cymru; pa rôl ddylai fod gan y Senedd o ran dirymu a diwygio cyfraith yr UE a ddargedwir mewn meysydd datganoledig; penderfyniad Llywodraeth Cymru i beidio â chynnal ei hasesiad ei hun o gyfraith yr UE a ddargedwir, gan gynnwys peidio â ffurfio ei barn ei hun ar yr hyn sydd wedi'i ddatganoli a'r hyn sydd wedi'i gadw; ac a allai'r Bil gyflwyno cyfyngiadau newydd i Lywodraeth Cymru, sydd am wella'r safonau a oedd ar waith cyn Brexit, lle bo modd.

Amgaeir y dystiolaeth a gawsom gan Dr Gravey a Dr Whitten o Brifysgol Queen's yn Belfast, yr RSPCA, Cymdeithas Cyfraith Amgylcheddol y DU, y Gymdeithas Cadwraeth Forol, a Chyswllt Amgylchedd Cymru. Credwn y gallai'r dystiolaeth hon fod o ddiddordeb i'ch Pwyllgor.

Byddwch hefyd yn ymwybodol bod Llywodraeth Cymru bellach wedi gosod memorandwm cydsyniad deddfwriaethol gerbron y Senedd mewn perthynas â'r Bil, ac mai fy Mhwyllgor i sydd â'r prif gyfrifoldeb am graffu ar y memorandwm.

Yn ein cyfarfod ddydd Llun 5 Rhagfyr, cawsom dystiolaeth gan Mick Antoniw AS, y Cwnsler Cyffredinol a Gweinidog y Cyfansoddiad, mewn perthynas â'r Bil a memorandwm cydsyniad deddfwriaethol Llywodraeth Cymru. Efallai yr hoffech nodi bod y Cwnsler Cyffredinol wedi ailadrodd ei bryderon y gallai gweithredu'r Bil, pe bai'n cael ei basio a'i ddeddfu, lethu llywodraethau'r DU. Efallai yr hoffech nodi hefyd y cafodd pryderon ynghylch y goblygiadau i Fusnes y Senedd ac i raglen ddeddfwriaethol Llywodraeth Cymru eu trafod hefyd.

Rwy'n ysgrifennu at bwyllgorau eraill y Senedd i dynnu sylw at y dystiolaeth a gawsom sy'n dod o fewn cylch gwaith a buddiannau eu Pwyllgorau.

Yn gywir,

*Huw Irranca-Davies*

Huw Irranca-Davies  
Cadeirydd



## **Cydsyniad Deddfwriaethol: Bil Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Dirymu a Diwygio)**

Cyflwyniadau gan randdeiliaid i alwad y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad am safbwyntiau ar y Bil

[Dr Gravey a Dr Whitten](#) (Saeneg yn unig)

[RSPCA](#) (Saeneg yn unig)

[Cymdeithas Cyfraith Amgylcheddol y DU \(UKELA\)](#) (Saeneg yn unig)

[Y Gymdeithas Cadwraeth Forol](#) (Saeneg yn unig)

[Cyswllt Amgylchedd Cymru](#) (Saeneg yn unig)

# Eitem 5.8

Julie James AS/MS  
Y Gweinidog Newid Hinsawdd  
Minister for Climate Change



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Llyr Gruffydd AS,  
Cadeirydd, Y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a'r Seilwaith  
Senedd Cymru  
Bae Caerdydd  
Caaerdydd  
CF99 1SN  
SeneddClimate@senedd.wales

9 Rhagfyr 2022

Annwyl Llyr,

Diolch am eich llythyr dyddiedig 18 Tachwedd. Rwy'n croesawu sylw'r pwyllgor at y materion hyn.

Cyhoeddwyd [adroddiad cynnydd](#) ar ein cynllun addasu presennol ar newid hinsawdd, [Ffyniant i Bawb: Cymru sy'n ymwybodol o ran hinsawdd](#), ar 7 Rhagfyr. Mae hyn wedi cynnwys cryn fewnbwn gan swyddogion sy'n gweithio ar draws y llywodraeth ac o'r herwydd mae gen i ofn wedi cymryd mwy o amser na'r disgwyl yn wreiddiol. Mae'r adroddiad yn nodi'r camau a gymerwyd hyd yma yn ogystal ag ystyried mesurau pellach y gallai fod eu hangen, yn sgil trydydd asesiad annibynnol risg hinsawdd y Pwyllgor Newid Hinsawdd (CCC). Yn ogystal, rydym wedi comisiynu'r CCC i gynnal asesiad annibynnol o gynnydd a blaenoriaethau'r dyfodol ar gyfer addasu i newid hinsawdd yng Nghymru, a gyhoeddir yn ystod haf 2023.

Nid ydym yn bwriadu cyhoeddi diweddariad i'n cynllun addasu presennol. Mae swyddogion polisi yn gweithio i fynd i'r afael â'r meysydd risg penodol a godwyd gan y CCC ac rydym wedi nodi'r camau ychwanegol sy'n cael eu cymryd o fewn adroddiad cynnydd Cymru sy'n effro i'r hinsawdd. Mae fy swyddogion hefyd yn gweithio i ddatblygu dull strategol gwell a diweddarwyd ar gyfer ein cynllun cenedlaethol nesaf, a rydym yn bwriadu ei gyhoeddi yn ystod hydref 2024. Bydd hyn yn cael ei lywio gan gyngor diweddaraf y CCC ar risg hinsawdd a'u hadroddiad cynnydd annibynnol sydd ar ddod ar Gymru.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1SN

[Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru)  
[Correspondence.Julie.James@gov.Wales](mailto:Correspondence.Julie.James@gov.Wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

**Tudalen y pecyn 102**  
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Gallaf gadarnhau hefyd, yn unol â Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, fod y Cyfrif Allyriadau Cymru Net llawn y mae ein targedau cyfreithiol wedi'u seilio arno hefyd wedi'i gyhoeddi. Bydd y Cyfrif yn cael ei nodi yn ein [Datganiad Terfynol](#) deddfwriaethol ar gyfer cyfnod cyntaf y Gyllideb Garbon, gan ddangos yn dryloyw y dadansoddiad o ddata, y dewisiadau cyfrifo carbon terfynol a'r cynnydd mewn perthynas â'n Cynllun cyntaf [Ffyniant i bawb: Cymru carbon isel Cymru | LLYW.CYMRU](#).

Bydd y Datganiad hefyd yn cymryd golwg ehangach, gan ddarparu'r asesiad cyntaf o'r allyriadau nid yn unig a gynhrychir yng Nghymru, ond a gynhrychir gan Gymru drwy'r nwyddau a'r gwasanaethau yr ydym yn eu defnyddio. Dim ond drwy ystyried y darlun ehangach hwn ac ysgwyddo ein cyfrifoldeb byd-eang y gallwn ni wir ddiogelu ein byd gwerthfawr ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol.

Rwy'n gobeithio bod y diweddariad hwn yn ddefnyddiol a byddwn yn hapus i fynd i'r afael ag unrhyw gwestiynau pellach sydd gennych.

Yn gywir



**Julie James AS**

Y Gweinidog Newid Hinsawdd

# Eitem 5.9

## Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus

### Public Accounts and Public Administration Committee

#### Senedd Cymru

Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1SN  
SeneddCCGG@Senedd.cymru  
senedd.cymru/SeneddCCGG  
0300 200 6565

#### Welsh Parliament

Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1SN  
SeneddPAPA@senedd.wales  
senedd.wales/SeneddPAPA  
0300 200 6565

7 Rhagfyr 2022

Annwyl Gadeirydd,


Ymchwiliad y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus i Benodiadau Cyhoeddus

Mae'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus yn cynnal ymchwiliad i benodiadau cyhoeddus. Yn ei ymgyngoriad ar graffu ar weinyddiaeth gyhoeddus yn hydref 2021, cafodd y Pwyllgor dystiolaeth a argymhellodd gynnal ymchwiliad yn y maes hwn. Barnwyd bod y mater hwn yn un sydd heb gael sylw digonol ers i'r Senedd gael ei sefydlu.

Ceir manylion ein cylch gorchwyl cytunedig ar gyfer yr ymchwiliad yn Atodiad A. Fodd bynnag, rydym yn ymwybodol y gallai pryderon am y broses penodiadau cyhoeddus fynd y tu hwnt i'r cylch gorchwyl hwnnw. Gan hynny, byddem yn croesawu safbwyntiau a phrofiadau eich pwyllgorau ar y materion a restrir ac ar unrhyw faterion eraill sydd, yn eich barn chi, yn berthnasol i'n gwaith.

Rwy'n edrych ymlaen at glywed gennych ac yn gofyn yn garedig am i ymatebion gyrraedd erbyn dydd Gwener 27 Ionawr 2023.

Yn gywir,



Mark Isherwood AS  
Cadeirydd y Pwyllgor

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg.  
We welcome correspondence in Welsh or English.



## Atodiad A

Mae'r Pwyllgor yn cynnal ymchwiliad i ddull Llywodraeth Cymru o ymdrin â'r broses ar gyfer penodiadau cyhoeddus, gan gynnwys meysydd y gellid eu gwella i gynyddu amrywiaeth y penodiadau cyhoeddus a wneir gan Weinidogion Cymru. Mae'r materion i'w hystyried yn cynnwys y canlynol:

- Rôl yr Uned Cyrff Cyhoeddus ac effeithiolrwydd ei pherthynas â byrddau cyrff cyhoeddus o ran sicrhau llywodraethu da a threfniadau penodi cyhoeddus effeithiol. Mae hyn yn cynnwys unrhyw gymorth parhaus i aelodau byrddau.
- Barn y cyrff corfforaethol hynny sy'n cael penodiadau cyhoeddus am y broses penodiadau cyhoeddus.
- Rôl Comisiynydd Penodiadau Cyhoeddus.
- Beth yw'r prif rwystrau i gynyddu amrywiaeth ymgeiswyr ar gyfer penodiadau cyhoeddus yng Nghymru? Sut mae'r rhain yn amrywio yn ôl ffactorau, gan gynnwys yn ôl:
  - Oedran
  - Rhyw
  - Ethnigrwydd
  - Anabledd
- Pa mor effeithiol yw dulliau cyfredol Llywodraeth Cymru ar gyfer annog a chynyddu amrywiaeth yr ymgeiswyr?
- Ym mha ffordd y gellir gwella'r broses penodiadau cyhoeddus i gyflawni hyn?
- Sut y gall Llywodraeth Cymru greu proses penodiadau cyhoeddus fwy tryloyw ac agored?
- A oes enghreifftiau o arfer gorau mewn manau eraill yn y DU ac yn rhyngwladol y dylai Cymru ddysgu oddi wrthynt?



# Eitem 5.10

**Y Gwir Anrhydeddus Elin Jones AS**

Llywydd, Senedd Cymru

**Right Honourable Elin Jones MS**

Llywydd, Welsh Parliament

**Senedd Cymru**

Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1SN

Llywydd@senedd.cymru

0300 200 6565

**Welsh Parliament**

Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1SN

Llywydd@senedd.wales

0300 200 6565

Yr holl Aelodau

Drwy e-bost

1 Rhagfyr 2022

Annwyl Aelod,

## **Blaenoriaethu Busnes Pwyllgorau**

Yng nghyfarfodydd diweddar Fforwm y Cadeiryddion, mae pryderon wedi cael eu codi bod lleiafrif o Aelodau, ar adegau, yn blaenoriaethu ymrwymadau eraill ar draul busnes eu pwyllgorau.

Cafodd Canllawiau diwygiedig ar Drafodion Rhithwir a Hybrid, gan gynnwys trafodion pwyllgorau eu cylchredeg yn ddiweddar. Hoffwn atgoffa Aelodau hefyd o bwysigrwydd neilltuo amser ar gyfer busnes pwyllgorau.

Mae absenoldeb achlysurol o gyfarfodydd pwyllgorau yn rhywbeth a ragwelir yn ein trafodion, ond pan fydd Aelodau yn absennol, disgwylir iddynt anfon dirprwy ar eu rhan i osgoi tarfu ar fusnes y pwyllgorau.

Un mater, a ddisgrifiwyd gan Gadeiryddion, yw bod rhai aelodau pwyllgor yn rheolaidd yn gadael ar ddiwedd rhan gyhoeddus cyfarfod. Golyga hyn eu bod yn absennol ar gyfer unrhyw eitemau agenda preifat a drefnwyd ar gyfer diwedd cyfarfod. Mae hyn yn amharu ar waith rhai pwyllgorau.

Mae Fforwm y Cadeiryddion wedi cymeradwyo adroddiad yr Athro Diana Stirbu: Pŵer, Dylanwad ac Effaith Pwyllgorau'r Senedd: Datblygu fframwaith ar gyfer mesur effeithiolrwydd pwyllgorau.

Fel rhan o'i gwaith, ystyriodd yr Athro Stirbu nodweddion effeithiolrwydd pwyllgorau. Un nodwedd sy'n codi o'i hymchwil yw:

*Mae gan bwyllgorau effeithiol Aelodau sydd wedi ymgysylltu â'u gwaith yn llawn ac maent â diddordeb ynddo. Mae'r aelodau'n barod, yn gwrando ac yn cefnogi ei gilydd mewn sesiynau pwyllgor.*

Mae Cadeiryddion Pwyllgorau yn disgwyl i aelodau pwyllgorau ymwneud yn llawn â phob agwedd ar waith eu pwyllgorau, a rhoi mwy o flaenoriaeth i'w gwaith pwyllgor nag i'w hymrwymiaadau eraill am y cyfnod llawn y bydd pwyllgor yn cyfarfod (gan gynnwys unrhyw eitemau preifat a drefnwyd). Mae hyn yn hanfodol os yw pwyllgorau am gyflawni eu hamcanion mewn modd effeithiol.

Wrth gwrs, mae'n bosibl y bydd aelod yn methu ag ymgysylltu'n llawn â gwaith pwyllgor am resymau dilys. Mewn amgylchiadau o'r fath, dylai Aelod drafod y mater â Chadeirydd y pwyllgor perthnasol. Gall Cadeirydd y pwyllgor bwysu a mesur y mater o safbwynt cefnogi'r Aelod ac o safbwynt cyflawni amcanion y pwyllgor.

Yn gywir,



**Y Gwir Anrh. Elin Jones AS**

Y Llywydd

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu'n Saesneg / We welcome correspondence in Welsh or English

**Climate Change, Environment,  
and Infrastructure Committee**

**Senedd Cymru**  
Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1SN  
SeneddHinsawdd@senedd.cymru  
senedd.cymru/SeneddHinsawdd  
0300 200 6565

**Welsh Parliament**  
Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1SN  
SeneddClimate@senedd.wales  
senedd.wales/SeneddClimate  
0300 200 6565

Julie James AS,  
Y Gweinidog Newid Hinsawdd

20 Rhagfyr 2022

Annwyl Julie,

**Gwaith craffu ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2023-24**

Ymhellach i wahoddiad a anfonwyd atoch i ddod i gyfarfod y Pwyllgor ar 25 Ionawr, deallaf mai eich dewis chi yw cymryd rhan yn y sesiwn yn rhithiol.

Gallaf gadarnhau mai fy newis i yw y dylid cynnal sesiynau craffu Gweinidogol yn bersonol oni bai bod rhesymau penodol dros beidio gwneud hynny, gan fod hyn yn hwyluso gwaith craffu mwy effeithiol. Mae presenoldeb wyneb yn wyneb yn hybu gwell ymgysylltiad rhwng Aelodau a Gweinidogion.

Mae'r dull hwn yn gyson â chanllawiau'r Llywydd, a gyhoeddwyd fis Tachwedd i holl Aelodau'r Senedd o dan Reol Sefydlog 6.17 ar ôl ymgynghori â'r Pwyllgor Busnes a Fforwm y Cadeiryddion, sy'n nodi:

"Pan fo pwyllgor yn cyfarfod yn bersonol, disgwylir y bydd Gweinidogion hefyd yn bresennol yn bersonol".

Mae'r canllawiau'n cydnabod y bydd adegau pan na fydd hyn yn bosibl, gan nodi y dylai Cadeiryddion a Gweinidogion ymgysylltu'n adeiladol mewn achosion o'r fath i ddod o hyd i ateb priodol.

O ystyried pwysigrwydd gwaith craffu blynyddol y Pwyllgor ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru, byddwn yn ddiolchgar pe byddech yn cymryd rhan yn y sesiwn graffu ar 25 Ionawr yn bersonol.

Yn gywir,



Llyr Gruffydd AS  
Cadeirydd, Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd, a Seilwaith





Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Lesley Griffiths AS/MS  
Y Gweinidog Materion Gwledig a Gogledd Cymru, a'r Trefnydd  
Minister for Rural Affairs and North Wales, and Trefnydd

Llyr Gruffydd AS  
Cadeirydd  
Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith  
Senedd Cymru  
[SeneddClimate@senedd.cymru](mailto:SeneddClimate@senedd.cymru)

20 Rhagfyr 2022

Annwyl Llyr,

Yn dilyn fy llythyr, dyddiedig 23 Tachwedd, hoffwn roi gwybod i'r Pwyllgor fy mod wedi rhoi fy nghydsyniad i'r Gweinidog Gwladol dros Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig osod Rheoliadau Iechyd Anifeiliaid a'r Fasnach mewn Anifeiliaid a Chynhyrchion Perthynol (Diwygio) 2022 erbyn 19 Rhagfyr. Rwyf wedi gwneud Datganiad Ysgrifenedig, y gellir ei weld yn <https://senedd.cymru/media/mkkdrj3n/ws-ld15574-w.pdf>

Mae'r Rheoliadau yn caniatáu i ardaloedd â ffiniau penodedig gael eu sefydlu y tu allan i'r wlad y canfu plâu neu heintiau planhigion ynddi. Mae'r rhain yn fesurau bioddiogelwch pwysig a roddir ar waith ar adegau pan geir achosion o blâu neu heintiau planhigion sy'n cyfyngu ar symud pren, planhigion ar gyfer plannu neu ddeunydd coedwigaeth. Maent yn angenrheidiol oherwydd nid yw'r ddeddfwriaeth bresennol yn caniatáu i ardal â ffiniau penodedig gael ei sefydlu pan ganfyddir pla o fewn un o'r tiriogaethau eraill ym Mhrydain Fawr. Mae hyn yn golygu, pan geir achosion o bla neu haint planhigion mewn un wlad, yn gyfagos i'r ffin, ar hyn o bryd nid oes gan y wlad arall unrhyw bŵer i gyflwyno ardaloedd â ffiniau penodedig fel mesur bioddiogelwch.

Yn yr achos hwn, ni allai Gweinidogion Cymru wneud y darpariaethau wrth arfer ein pwerau ein hunain oherwydd bod y pŵer i ddiwygio yn ganlyniadol i ddiwygiad a wneir gan yr Ysgrifennydd Gwladol. Oherwydd y gwneir Rheoliadau i Gymru o dan adran 2(2) o Ddeddf y Cymunedau Ewropeaidd 1972, o dan adran 8 o Ddeddf yr Undeb Ewropeaidd (Ymadael) 2018 gall y Rheoliadau hyn gael eu diwygio gan Weinidog y Goron. Mae Rheoliadau Iechyd Planhigion (Diwygio) (Ymadael â'r UE) 2022 yn cael eu gwneud o dan adran 8(1) o Ddeddf yr Undeb Ewropeaidd (Ymadael) 2018, ac mae paragraff 21 o Atodlen 7 i Ddeddf yr Undeb Ewropeaidd (Ymadael) 2018 yn darparu pŵer sy'n caniatáu i ddiwygiadau canlyniadol gael eu gwneud i Rheoliadau yn ôl yr angen (yn yr achos hwn, ar ôl diwygio'r Rheoliadau Iechyd Planhigion). Mae'r Rheoliadau'n croestorri â pholisïau datganoledig a byddant yn berthnasol i Gymru, Lloegr a'r Alban.

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1SN

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

[Gohebiaeth.Lesley.Griffiths@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Lesley.Griffiths@llyw.cymru)  
[Correspondence.Lesley.Griffiths@gov.wales](mailto:Correspondence.Lesley.Griffiths@gov.wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Mae'r Rheoliadau hefyd yn cywiro mân wallau drafftio o fewn Rheoliadau Anifeiliaid, Bwyd, Iechyd Planhigion, Deunyddiau Lluosogi Planhigion a Hadau (Diwygiadau Amrywiol etc.) 2022 sy'n ymwneud â thatws Libaneaidd nad ydynt i'w plannu.

Mae angen cyflwyno'r ddeddfwriaeth hon ar fyrder er mwyn diogelu bioamrywiaeth yng Nghymru. Rwyf o'r farn mai dyma'r ffordd fwyaf priodol o roi effaith i'r newidiadau angenrheidiol.

Rwyf wedi ysgrifennu yn yr un modd at Huw Irranca-Davies AS, Cadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad.

Yn gywir,

A handwritten signature in black ink that reads "Lesley Griffiths". The signature is written in a cursive, flowing style.

**Lesley Griffiths AS/MS**  
**Y Gweinidog Materion Gwledig a Gogledd Cymru, a'r Trefnydd**  
**Minister for Rural Affairs and North Wales, and Trefnydd**

Julie James AS/MS  
Y Gweinidog Newid Hinsawdd  
Minister for Climate Change

Eitem 5.13



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

4 Ionawr 2023

Llyr Gruffydd  
Cadeirydd, Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Annwyl Llyr Gruffydd,

Hoffwn rannu â'r Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith ddolenni i'r Cytundeb Fframwaith Amlinellol a'r Concordat a gyhoeddwyd ar gyfer y fframweithiau cyffredin canlynol sy'n dod o fewn fy mhortffolio:

- Gwastraff ac Adnoddau

<https://www.gov.uk/government/publications/resources-and-waste-provisional-common-framework>

Bydd y ddogfen hon o gymorth i'ch pwyllgor wrth graffu ar y fframwaith dros dro. Os hoffech graffu arni, mae fy swyddogion yn barod i'ch helpu.

Rwy'n anfon copi o'r llythyr hwn at Huw Irranca-Davies AS hefyd, Cadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad yn y Senedd.

Yn gywir

**Julie James AS**  
Y Gweinidog Newid Hinsawdd  
Minister for Climate Change

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1SN

[Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru)  
[Correspondence.Julie.James@gov.Wales](mailto:Correspondence.Julie.James@gov.Wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

**Tudalen y pecyn 111**  
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

# Eitem 5.14

Julie James AS/MS

Y Gweinidog Newid Hinsawdd  
Minister for Climate Change



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Eich cyf/Your ref  
Ein cyf/Our ref

23 Rhagfyr 2022

Annwyl Huw,

Yn unol â'r cytundeb cysylltiadau rhyng-sefydliadol, hoffwn roi gwybod i chi fod cyfarfod pellach o'r Grŵp Rhyng-Weinidogol ar gyfer yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig wedi'i gynnal ar 5 Rhagfyr.

Cadeiriwyd y cyfarfod gan yr Arglwydd Richard Benyon, y Gweinidog Bioddiogelwch, y Môr a Materion Gwledig, Llywodraeth y DU. Mynychwyd y cyfarfod hefyd gan Mairi Gougeon ASP, Ysgrifennydd y Cabinet dros Faterion Gwledig a'r Ynysoedd, Llywodraeth yr Alban; Lorna Slater ASA, Gweinidog Sgiliau Gwyrdd, Economi Gylchol a Bioamrywiaeth, Llywodraeth yr Alban; Mrs Katrina Godfrey, Ysgrifennydd Parhaol, Adran yr Amgylchedd Amaeth a Materion Gwledig, Llywodraeth Gogledd Iwerddon (yn lle'r Gweinidog); James Davies AS, Is-ysgrifennydd Seneddol Cymru; a John Lamont AS, Is-ysgrifennydd Gwladol yr Alban.

Yn y cyfarfod buom yn trafod y materion sy'n cael effaith ar y sector dofednod ac wyau ar hyn o bryd, yn unol â'r cais gan Lesley Griffiths, y Gweinidog Materion Gwledig, Gogledd Cymru a'r Trefnydd, yn dilyn pryderon a godwyd gan ein rhanddeiliaid.

Buom yn trafod statws Bil Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Diwygio a Dirymu). Gofynnais i Defra roi manylion i swyddogion am ei gynlluniau cyn gynted â phosib.

Rhoddodd yr Arglwydd Benyon ddiweddariad ar Becyn Gwella Amgylchedd Gwynt ar y Môr, a diwygiadau arfaethedig i gydsynio prosiectau gwynt ar y môr. Er fy mod yn cytuno gyda bwriadau'r gwaith, pwysleisiais fy mhryderon dros y ddeddfwriaeth arfaethedig a phwysleisiodd fod yn rhaid parchu'r setliad datganoli.

Trafodwyd ffiniau a gweithredu'r Model Gweithredu Targed nesaf ac amlinellais bwysigrwydd Llywodraeth y DU yn yn trafod yn gynnar â llywodraethau datganoledig.

Yn olaf, buom yn siarad am gyfarfod COP15 sydd ar ddod ac yn trafod ein huchelgeisiau a'n hymateb ar y cyd ar fioamrywiaeth.

Cynhelir y cyfarfod nesaf ddydd Llun 23 Ionawr 2023.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1SN

[Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru)  
[Correspondence.Julie.James@gov.Wales](mailto:Correspondence.Julie.James@gov.Wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

**Tudalen y pecyn 112**  
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Bydd cyd-hysbysiad am y cyfarfod yma yn cael ei gyhoeddi ar wefan Llywodraeth y DU ar <https://www.gov.uk/government/publications/communique-from-the-inter-ministerial-group-for-environment-food-and-rural-affairs>

Rwy'n anfon o'r llythyr hwn at y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd, a Seilwaith ac i Bwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig

Yn gywir



**Julie James AS/MS**

Y Gweinidog Newid Hinsawdd



# Eitem 8

Yn rhinwedd paragraff(au) vi o Reol Sefydlog 17.42

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon