Ymestyn Cwmpas Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU: Morwrol

Ymgynghoriad ar y cyd gan Lywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban ac Adran Amaethyddiaeth, yr Amgylchedd a Materion Gwledig Gogledd Iwerddon

Dyddiad cau: 23 Ionawr 2025

Tachwedd 2024

Cyflwyniad

Daeth Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU (CMA) i rym ar 1 Ionawr 2021. Mae'r cynllun yn rhan allweddol o'n dull o ymdrin â newid yn yr hinsawdd, gan osod terfyn ar allyriadau o'r sectorau a gwmpesir a sicrhau bod pris priodol yn cael ei gymhwyso iddynt. Mae'r cynllun yn cael ei redeg ar y cyd gan Awdurdod CMA y DU (neu'r 'Awdurdod'), ac mae'n cynnwys Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban, ac Adran Amaethyddiaeth, yr Amgylchedd a Materion Gwledig Gogledd Iwerddon.

Ym mis Mawrth 2022, ymgynghorodd yr Awdurdod ar ystod eang o newidiadau i'r cynllun, gyda'r nod o sicrhau y gall chwarae rhan allweddol wrth gyrraedd targedau sero net, gan gefnogi busnesau yn ystod y cyfnod pontio. Roedd hyn yn cynnwys ymgynghoriad ar ehangu CMA y DU i'r sector morwrol domestig. Yn Ymateb Gorffennaf 2023, cadarnhaodd yr Awdurdod ei fwriad i fwrw ymlaen â'i gynnig a bydd yn ehangu i gynnwys y sector morwrol domestig yn y cynllun o 2026. Mae hyn yn dilyn ymrwymiad Llywodraeth y DU yn y Strategaeth Sero Net i archwilio ehangu CMA y DU i'r ddwy ran o dair o allyriadau heb eu cwmpasu. Cafodd ymrwymiad i archwilio ymhellach i ehangu CMA y DU ei ailddatgan gan yr Awdurdod yn y llwybr hirdymor ar gyfer Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU, a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2023[1].

Rydym yn rhagweld y gallai cynnwys y sector morwrol o fewn CMA y DU fod yn gymorth i oresgyn rhwystr allweddol i ddatgarboneiddio'r sector, sef nad yw prisiau tanwydd morwrol ar hyn o bryd yn adlewyrchu eu costau amgylcheddol. Gallai ei gynnwys o fewn y cynllun hefyd helpu i gryfhau'r cymhelliant i ddefnyddio tanwydd carbon isel, a chefnogi defnyddio technolegau sy'n effeithlon o ran tanwydd a chyflwyno arferion gweithredu sy'n effeithlon o ran tanwydd.

Diben yr ymgynghoriad hwn yw:

- Rhoi mwy o fanylion ac ymgynghori ar sut y bydd y sector morwrol yn cael ei ymgorffori yn CMA y DU o 2026 ymlaen.
- Cynnig ac ymgynghori ar ehangu CMA y DU i allyriadau morwrol ychwanegol yn y dyfodol.

Dim ond i'r cwestiynau sydd o ddiddordeb iddynt, neu y mae ganddynt farn arnynt, y mae angen i'r ymatebwyr ateb. Nid oes angen na disgwyl iddynt ymateb i bob cwestiwn yn yr ymgynghoriad hwn.

[1] https://www.gov.uk/government/publications/uk-emissions-trading-scheme-long-term-pathway/the-long-term-pathway-for-the-uk-emissions-trading-scheme

Cynnwys

Cyflwyniad 2
Gwybodaeth gyffredinol 4
Pam rydym yn ymgynghori 4
Manylion yr ymgynghoriad 4
Sut i ymateb 6
Cyfrinachedd a diogelu data 6
Sicrhau ansawdd 6
Cyflwyniad 7
Adran A: Gweithredu CMA y DU ar gyfer y Sector Morwrol 8
Cwmpas y Cynllun 8
Diffiniad o daith ddomestig 8
Y gwahaniaethau mewn rhwymedigaeth prisio carbon trwy wahanol ddarpariaeth allyriadau ar lwybrau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr, a Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr 9
Trothwy ar gyfer y Cynllun 12
Cynnwys allyriadau methan ac ocsid nitrus 13
Eithriadau 14
Addasu'r Cap ar gyfer Morwrol 17
Cefndir: Cap Sero Net CMA y DU 17
Dull Polisi Cyffredinol o Addasu'r Cap ar gyfer Sectorau Newydd 18
Addasu'r Cap – Sector Morwrol 18
Cymryd rhan yn y cynllun 20
Y drefn reoleiddio a gofynion o ran gweithredwyr 20
Cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu (MRV) allyriadau CO2 o longau a gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU 21
Pwynt Rhwymedigaeth 23
Canllawiau 26
Effeithiau'r cynllun 26
Effeithiau datgarboneiddio 26
Effeithiau dosbarthiadol posibl a risg dadleoli carbon 28
Ystyriaethau Cydraddoldeb 29
Adran B: Posibilrwydd ehangu CMA y DU ymhellach i allyriadau morwrol ychwanegol 30
Adolygiad o'r trothwy ar gyfer y cynllun yn y dyfodol 30
Darpariaeth Llwybrau Rhyngwladol 31
Camau nesaf 32

Gwybodaeth gyffredinol

Pam rydym yn ymgynghori

Mae Awdurdod Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU (CMA y DU) yn gofyn am fewnbwn ynghylch cynigion i ehangu CMA y DU i'r sector morwrol.

Rydym eisoes wedi cyhoeddi ein bwriad i ehangu cwmpas CMA y DU i'r sector morwrol o 2026. Mae'r ymgynghoriad hwn yn gofyn am safbwyntiau ar ein cynigion i lywio manylion gweithredu. Yn benodol, mae'n gofyn am safbwyntiau ar y canlynol:

- Cwmpas y cynllun, gan gynnwys: y diffiniad o daith ddomestig; trothwyon ar gyfer cynhwysiant; cynnwys allyriadau methan ac ocsid nitrus ac eithriadau rhag y cynllun
- Addasu'r cap ar gyfer morwrol
- Cymryd rhan yn y cynllun, gan gynnwys: gofynion o ran y drefn reoleiddio a gweithredwyr, monitro, adrodd a gwirio, pwynt rhwymedigaeth a chanllawiau
- Effeithiau'r cynllun, gan gynnwys: effeithiau datgarboneiddio, effeithiau dosbarthiadol posibl a risg dadleoli carbon; ystyriaethau cydraddoldeb
- Ehangu CMA y DU yn y dyfodol i allyriadau morwrol ychwanegol, gan gynnwys: adolygiad yn y dyfodol o'r trothwy a chwmpas llwybrau rhyngwladol.

Manylion yr ymgynghoriad

Cyhoeddwyd: 28 Tachwedd 2024

Ymatebwch erbyn: 23 Ionawr 2025

Ymholiadau i:

Emissions Trading,
Department for Energy Security and Net Zero 3rd Floor
3-8 Whitehall Place
London
SW1A 2EG

E-bost: ukets.consultationresponses@energysecurity.gov.uk

Cyfeirnod yr ymgynghoriad: Ymestyn Cwmpas Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU: Morwrol

Cynulleidfaoedd:

Disgwylir i'r ymgynghoriad hwn fod o ddiddordeb i'r diwydiant llongau, cyrff anllywodraethol, academyddion a melinau trafod yn bennaf.

Rydym hefyd yn croesawu barn unrhyw unigolyn neu sefydliad sydd â diddordeb, yn uniongyrchol neu’n anuniongyrchol, yn ehangiad CMA y DU a/neu’r addasiad i gap y cynllun.

Hoffem glywed eich barn am y dull arfaethedig o ehangu cwmpas CMA y DU. Hoffem wybod a ydych yn credu bod y newidiadau polisi arfaethedig yn ymarferol ac y byddant yn cyflawni ein hamcanion.

Cwmpas tiriogaethol:

Mae’r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â chynigion i ddatblygu CMA y DU, sy’n weithredol ledled Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon. Ymgynghoriad ar y cyd yw hwn, wedi’i gyhoeddi gan Lywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Llywodraeth yr Alban ac Adran Amaethyddiaeth, yr Amgylchedd a Materion Gwledig Gogledd Iwerddon.

Sut i ymateb

Ar-lein: https://energygovuk.citizenspace.com/energy-markets/expanding-ets-to-domestic-maritime-sector

neu

E-bost: ukets.consultationresponses@energysecurity.gov.uk

Llythyr:

Emissions Trading,
Department for Energy Security and Net Zero 3rd Floor
3-8 Whitehall Place
London
SW1A 2EG

Wrth ymateb, nodwch a ydych yn ymateb fel unigolyn neu’n cynrychioli safbwyntiau sefydliad.

Bydd eich ymateb yn fwy defnyddiol os yw’n ymateb uniongyrchol i’r cwestiynau a ofynnir, er bydd sylwadau a thystiolaeth bellach hefyd yn cael eu croesawu.

Cyfrinachedd a diogelu data

Gall yr wybodaeth a roddir gennych mewn ymateb i’r ymgynghoriad hwn, gan gynnwys gwybodaeth bersonol, gael ei datgelu yn unol â deddfwriaeth y DU (Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000, Deddf Diogelu Data 2018 a Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004).

Rhennir yr ymatebion i’r ymgynghoriad ar draws Awdurdod Cynllun Masnachu Allyriadau’r DU.

Os hoffech i’r wybodaeth rydych yn ei rhoi gael ei thrin yn gyfrinachol, dywedwch wrthym, ond byddwch yn ymwybodol na allwn addo y’i cedwir yn gyfrinachol bob amser. Ni fydd ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a grëir gan eich system TG yn cael ei ystyried gennym ni yn gais cyfrinachedd.

Byddwn yn prosesu eich data personol yn unol â’r holl gyfreithiau diogelu data cymwys. Gweler ein polisi preifatrwydd.

Byddwn yn crynhoi’r holl ymatebion ac yn cyhoeddi’r crynodeb hwn ar GOV.UK. Bydd y crynodeb yn cynnwys rhestr o enwau neu sefydliadau sydd wedi ymateb, ond ni fydd enwau personol, cyfeiriadau na manylion cyswllt pobl yn cael eu cyhoeddi.

Sicrhau ansawdd

Mae’r ymgynghoriad hwn wedi’i gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori y llywodraeth.

Os oes gennych unrhyw gwynion ynglŷn â’r modd y cynhaliwyd yr ymgynghoriad hwn, e-bostiwch: bru@energysecurity.gov.uk.

Cyflwyniad

Yn ymgynghoriad Datblygu CMA y DU[2], a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022, gwnaethom ymgynghori ar ehangu cynllun presennol CMA y DU i gynnwys allyriadau o'r sector morwrol domestig. Yn Ymateb yr Awdurdod i'r ymgynghoriad[3], a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2023, cadarnhaodd yr Awdurdod:

- Bydd ETS y DU yn cael ei ehangu i gynnwys allyriadau o'r sector morwrol domestig yn seiliedig ar weithgarwch llongau.
- Bydd yr ehangu hwn yn digwydd o 2026.
- Y bwriad yw gweithredu'r cynllun ar longau â thunelledd o dros 5000 gros (GT).
- Ei fod yn bwriadu eithrio gweithgarwch morwrol anfasnachol y Llywodraeth rhag y cynllun.
- Bydd y cynllun yn berthnasol i'r endid sy'n gyfrifol am gydymffurfiaeth llong â'r Cod Rheoli Diogelwch Rhyngwladol (ISM).
- Bydd gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu (MRV) y DU o allyriadau CO_2 o longau yn parhau ar y cyfan yn unol â'r prosesau presennol, er mwyn sicrhau parhad, lle bo hynny'n bosibl, i'r llongau sydd eisoes â phrofiad o gydymffurfio â chyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU.

Dywedodd yr Awdurdod hefyd y byddem yn nodi manylion ychwanegol ac yn ymgynghori eto ar agweddau allweddol o'r cynllun, gan gynnwys gweithredu, effeithiau datgarboneiddio, effeithiau dosbarthiadol, a gofynion a phrosesau Monitro, Adrodd a Dilysu. Gan ein bod yn ehangu CMA y DU i'r sector, bydd egwyddorion cyffredinol a dyluniad polisi'r cynllun yn berthnasol (e.e. cap sy'n cyfyngu ar gyfanswm yr allyriadau dros y cynllun cyfan, arwerthiannau lwfansau aml etc). Mae'r bennod ganlynol yn manylu ymhellach ar sut rydym yn bwriadu cymhwyso CMA y DU i'r sector morwrol.

Mae'r bennod wedi'i rhannu'n ddwy adran:

Adran A: Gweithredu CMA y DU ar gyfer y Sector Morwrol

Adran B: Posibilrwydd ehangu CMA y DU ymhellach i allyriadau morwrol ychwanegol

O fewn Adran A, rydym yn ymgynghori yn fanylach ar weithredu'r cynllun yn benodol ac yn rhoi mwy o fanylion am y newidiadau yr ydym eisoes wedi'u cyhoeddi drwy Ymateb yr Awdurdod i Ddatblygu CMA y DU.

O fewn Adran B, rydym yn ymgynghori ar unrhyw ehangu pellach posibl i'r cynllun o ran y sector morwrol.

[2] https://www.gov.uk/government/consultations/developing-the-uk-emissions-trading-scheme-uk-ets
[3] https://www.gov.uk/government/consultations/developing-the-uk-emissions-trading-scheme-uk-ets

Adran A: Gweithredu CMA y DU ar gyfer y Sector Morwrol

Mae'r adran hon yn amlinellu:

- Y diffiniad arfaethedig o daith ddomestig ac allyriadau o fewn cwmpas wrth angorfa
- Y gwahaniaeth mewn rhwymedigaeth prisio carbon ar lwybrau rhwng ynys Iwerddon a Phrydain Fawr a dau opsiwn arfaethedig i liniaru hyn
- Ein bod yn bwriadu cymhwyso trothwy o 5000GT o 2026 ymlaen
- Cynigion i gynnwys allyriadau methan ac ocsid nitrus o'r sector morwrol yn CMA y DU
- Eithriadau arfaethedig rhag y cynllun
- Y dull arfaethedig o addasu'r cap i roi cyfrif am ehangu i'r sector morwrol
- Manylion pellach ar ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu (MRV) i gefnogi ehangu CMA y DU i'r sector morwrol
- Y pwynt rhwymedigaeth i gydymffurfio â'r cynllun

Cwmpas y Cynllun

Diffiniad o daith ddomestig

Yn ymateb yr Awdurdod i'r ymgynghoriad blaenorol "Datblygu Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU", cadarnhawyd y byddai'r diffiniad o daith ddomestig at ddiben CMA y DU yn cynnwys teithiau o un porthladd yn y DU i borthladd arall yn y DU. Cadarnhaodd yr Awdurdod hefyd y byddai'r ddarpariaeth yn cynnwys teithiau sy'n dechrau ac yn gorffen yn yr un porthladd yn y DU. Nid yw teithiau rhwng y DU a Thiriogaethau Dibynnol ar y Goron neu Diriogaethau Tramor Prydain, yn ogystal â theithiau rhwng Tiriogaethau Dibynnol ar y Goron a Thiriogaethau Tramor Prydain, yn cael eu cynnwys fel taith ddomestig

Rydym yn ymhelaethu ar hyn ymhellach yn yr ymgynghoriad hwn. Rydym hefyd yn bwriadu y bydd yr allyriadau o fewn cwmpas y teithiau hynny yn cynnwys allyriadau wrth angorfa, ar y môr ac ar strwythurau ar y môr.

Credwn fod hwn yn ddull gweithredu priodol oherwydd ein bod o'r farn ei fod yn gydnaws â barn rhanddeiliaid o'r ymgynghoriad cyntaf y dylid cynnwys 'teithiau un porthladd', neu'r rhai i strwythurau ar y môr sy'n dychwelyd i'r un porthladd, neu i borthladd arall yn y DU. Mae hefyd yn cyd-fynd â'r diffiniad o'r sector morwrol domestig a ddefnyddir yn Rhestr Allyriadau Atmosfferig Genedlaethol y DU (NAEI).

Cynnwys allyriadau wrth angorfa

Amlinellwyd yn ymateb yr Awdurdod i'r ymgynghoriad blaenorol ein bod hefyd yn bwriadu cynnwys allyriadau wrth angorfa. Yn yr ymgynghoriad hwn, rydym yn cynnig cynnwys yr holl allyriadau wrth angorfa ym mhorthladdoedd y DU, a'r holl allyriadau o symudiadau ym

mhorthladdoedd y DU. Bydd hyn yn cynnwys allyriadau wrth angorfa ym mhorthladdoedd y DU o’r llongau sy’n teithio ar deithiau domestig a rhyngwladol a llongau sy’n teithio i neu o Diriogaethau Dibynnol ar y Goron a Thiriogaethau Tramor Prydain, waeth ble fydd lleoliad y man galw nesaf neu’r un flaenorol.

Bydd hyn yn cwmpasu, ac felly’n cyfyngu, allyriadau sylweddol na fyddai fel arall yn dod o dan CMA y DU ac yn cymell buddsoddiad mewn gostwng allyriadau yn y porthladd a chynllunio ar gyfer hynny. Mae hefyd yn cyd-fynd â’r diffiniad o allyriadau domestig fel y’i defnyddir yn NAEI y DU, a’r cwmpas ar gyfer allyriadau wrth angorfa o fewn CMA yr UE, ac rydym yn deall o’r hyn a ddywed rhanddeiliaid y bydd hynny’n lleihau cymhlethdod i weithredwyr a allai fod yn cydymffurfio ag amryfal gynlluniau.

Drwy’r ymgynghoriad hwn, rydym yn awyddus i ddeall barn rhanddeiliaid ar y diffiniad o daith ddomestig, a’r bwriad i gynnwys allyriadau wrth angorfa. Rydym hefyd yn cydnabod pwysigrwydd cyflawni mesurau polisi y cytunwyd arnynt yn rhyngwladol i leihau allyriadau o longau. Felly, byddwn yn parhau i fonitro datblygiadau cynlluniau rhyngwladol, gan gynnwys y rhai gan y Sefydliad Morwrol Rhyngwladol (IMO), a byddwn yn ystyried sut mae'r rhain yn rhyngweithio â'n polisi ein hunain, er mwyn osgoi codi tâl ddwywaith am allyriadau.

Cwestiynau

1. **Ydych chi’n cytuno â’r diffiniad arfaethedig o daith ddomestig? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny’n bosibl.**

2. **Ydych chi’n cytuno y bydd y diffiniad arfaethedig yn dal yr holl allyriadau domestig perthnasol? (Bydd/Na fydd) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny’n bosibl.**

3. **Ydych chi’n rhagweld y bydd y diffiniad hwn yn arwain at unrhyw fylchau neu gymhellion gwrthdro? (Bydd/Na fydd) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny’n bosibl.**

4. **Ydych chi’n cytuno â chynnwys allyriadau wrth angorfa mewn porthladd yn y DU o longau sy’n ymgymryd â theithiau domestig a rhyngwladol? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny’n bosibl.**

Y gwahaniaethau mewn rhwymedigaeth prisio carbon trwy wahanol ddarpariaeth allyriadau ar lwybrau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr, a Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr

Mae’r UE wedi ehangu CMA yr UE i gynnwys allyriadau morwrol, gan gynnwys cwmpasu 50% o allyriadau o deithiau **sy’n cyrraedd neu’n gadael** porthladd o dan awdurdodaeth Aelod-wladwriaeth o’r UE, i neu o borthladd y tu allan i awdurdodaeth aelod-wladwriaeth o’r UE o 2024.

Rydym yn deall y gallai eu cynnig olygu y byddai llongau o fewn cwmpas 5000GT ac uwch sy’n teithio rhwng Gweriniaeth Iwerddon a’r Deyrnas Unedig yn ddarostyngedig i **ddarpariaeth allyriadau o 50%** o dan System Masnachu Allyriadau’r UE. Gallai ehangu CMA y DU i’r sector morwrol domestig greu anghysondeb posibl yn y ddarpariaeth allyriadau ar lwybrau rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr, a Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr, gan y bydd llongau o fewn cwmpas yn ddarostyngedig i ddarpariaeth **allyriadau o 100%** ar lwybrau rhwng

Prydain Fawr a Gogledd Iwerddon o dan CMA y DU, o’i gymharu â darpariaeth allyriadau o 50% ar gyfer llwybrau Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr o dan CMA yr UE (gweler Ffigur 1).

Gallai hyn arwain at ail-lwybro posibl trwy Weriniaeth Iwerddon neu ymddygiad manipwleiddio arall er mwyn osgoi neu leihau amlygiad i’r rhwymedigaeth prisio carbon uwch ar lwybrau rhwng Prydain Fawr a Gogledd Iwerddon. Tynnwyd sylw at yr anghysondeb hwn drwy’r broses ymgynghori ac fe’i nodir yn Ymateb yr Awdurdod i Ymgynghoriad Datblygu CMA y DU (Cwestiwn 123).

Ffigur 1 - Anghysondeb posibl ar lwybrau Gogledd Iwerddon-Prydain Fawr
- Ar lwybrau Prydain Fawr-Gogledd Iwerddon, darpariaeth allyriadau o 100% o dan CMA y DU.
- Ar lwybrau Prydain Fawr-Gweriniaeth Iwerddon, darpariaeth allyriadau o 50% o dan CMA yr UE.
- Byddai hyn yn arwain at ddarpariaeth allyriadau is ar lwybrau Prydain Fawr-Gweriniaeth Iwerddon nag ar lwybrau Prydain Fawr-Gogledd Iwerddon.

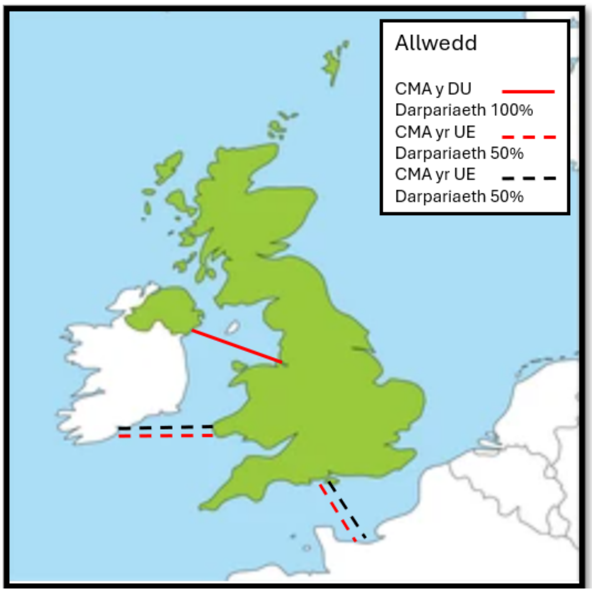
Yn Ymateb yr Awdurdod i Ymgynghoriad Datblygu CMA y DU, dywedodd yr Awdurdod ein bod yn bwriadu lleihau’r rhwymedigaethau CMA y DU y mae llongau sy’n teithio rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr yn ddarostyngedig iddynt. Byddai hyn yn golygu mai dim ond 50% o’u rhwymedigaeth prisio carbon o dan CMA y DU sy’n berthnasol i allyriadau llongau o fewn y ddarpariaeth ar deithiau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr, a hynny er mwyn ymdrin yn gyfatebol â llongau sy’n teithio rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr. Ar gyfer y dull hwn, rydym yn disgwyl i gyfranogwyr fonitro ac adrodd ar yr holl allyriadau, ond dim ond 50% o allyriadau fydd â rhwymedigaeth ildio. Byddai hyn yn arwain at gyfwerthedd y rhwymedigaeth prisio carbon ar y llwybrau hyn, sydd o’r pwys mwyaf i’r Awdurdod. Dangosir hyn yn Ffigur 2 isod. Rydym yn croesawu sylwadau pellach ar y dull hwn.

Fel arall, mae gan yr Awdurdod ddiddordeb hefyd mewn clywed barn rhanddeiliaid ar gynyddu cwmpas CMA y DU i gynnwys 50% o allyriadau o longau o fewn cwmpas **sy’n cyrraedd neu’n gadael** y Deyrnas Unedig i Ardal Economaidd Ewrop (AEE). Mae hwn yn ddull tebyg i ddull yr UE, sydd wedi cynnwys o fewn CMA yr UE 50% o allyriadau o’r holl deithiau rhyngwladol sy’n cyrraedd neu’n gadael un o borthladdoedd yr UE.

Byddai cynnwys teithiau rhwng y DU a'r AEE o fewn cwmpas CMA y DU yn cefnogi amcanion yr Awdurdod o archwilio'r posibiliad o ehangu CMA y DU ymhellach, fel y nodir yn llwybr hirdymor Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2023[4]. Bydd cynyddu'r ddarpariaeth y tu hwnt i allyriadau'r sector morwrol domestig yn annog y sector ymhellach i ddatgarboneiddio a helpu i yrru'r gwaith o ddatblygu a defnyddio technolegau effeithlon. Gallai hyn yn ei dro leihau allyriadau niweidiol a'u heffeithiau negyddol ymhellach a chael effeithiau cadarnhaol ar yr amgylchedd ac iechyd pobl. Mae hefyd yn cydnabod cefnogaeth rhanddeiliaid i gynnwys teithiau rhyngwladol a ddarparwyd trwy'r ymgynghoriad diwethaf. Gallai cynnwys 50% o allyriadau DU-AEE hefyd fod â'r budd o sicrhau cyfwerthedd darpariaeth allyriadau ar lwybrau rhwng ynys Iwerddon a Phrydain Fawr, trwy gynyddu'r rhwymedigaeth ar lwybrau rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr. Dangosir hyn yn Ffigur 3 isod.

O dan y dull hwn, byddem yn disgwyl i gyfranogwyr o bob llong o fewn cwmpas fonitro ac adrodd 100% o'r allyriadau rhwng y DU a'r AEE, ond dim ond 50% o allyriadau fydd â rhwymedigaeth ildio o dan CMA y DU. Mae'r DU wedi ymrwymo i fasnach rydd ac agored, ein hymrwymiadau newid hinsawdd rhyngwladol ac anghenion diwydiant a defnyddwyr. Felly, byddwn yn sicrhau y bydd unrhyw fesurau a gaiff eu datblygu yn cydymffurfio â'n rhwymedigaethau rhyngwladol, gan gynnwys ymrwymiadau Sefydliad Masnach y Byd (WTO) a chytundebau masnach. Mae gennym ddiddordeb mewn ymchwilio ymhellach i hyn drwy gyfrwng yr ymgynghoriad hwn.

Ffigur 2: Mae llongau o fewn cwmpas yn ddarostyngedig i 50% o'u rhwymedigaeth prisio carbon o dan CMA y DU ar lwybrau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr, gan sicrhau cyfwerthedd â llwybrau rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr, sy'n cael eu cynnwys o dan CMA yr UE.



Ffigur 3: Mae 50% o allyriadau o longau o fewn cwmpas sy'n cyrraedd neu'n gadael y DU i'r AEE wedi'u cynnwys o fewn CMA y DU, gan sicrhau cyfwerthedd ar lwybrau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr, a Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr.

Mae'r Awdurdod yn cydnabod pwysigrwydd cyflawni mesurau polisi y cytunwyd arnynt yn rhyngwladol i leihau allyriadau o longau. Felly, byddwn yn parhau i fonitro datblygiadau

[4] https://www.gov.uk/government/publications/uk-emissions-trading-scheme-long-term-pathway/the-long-term-pathway-for-the-uk-emissions-trading-scheme

cynlluniau rhyngwladol, gan gynnwys y rhai o'r Sefydliad Morol Rhyngwladol (IMO) ac awdurdodaethau eraill, a byddwn yn ystyried sut mae'r rhain yn rhyngweithio â'n polisi ninnau, gan atal codi ddwywaith am allyriadau. Yn Adran B y Bennod hon, trafodir allyriadau rhyngwladol y tu hwnt i lwybrau rhwng y DU a'r AEE.

Cwestiynau

5. **Ydych chi'n cytuno â'n safbwynt y dylai llwybrau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr wynebu rhwymedigaethau prisio carbon cyfatebol i'r rhai rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

6. **Ydych chi'n cytuno y byddai gosod 50% (yn hytrach na 100%) o'u rhwymedigaeth prisio carbon o dan CMA y DU ar longau o fewn cwmpas ar deithiau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr yn addas ar gyfer sicrhau cyfwerthedd rhwymedigaeth prisio carbon a chyfwerthedd darpariaeth allyriadau rhwng Gogledd Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon? (Ydw/Nac ydw)**

    a. **A ddylai'r opsiwn hwn fod am gyfnod penodol neu a ddylai fodoli cyhyd â bod gwahaniaeth o hyd yn y rhwymedigaeth prisio carbon ar y llwybrau hyn?**

7. **Ydych chi'n credu y gallai ehangu cwmpas CMA y DU i gynnwys darpariaeth allyriadau o 50% ar lwybrau rhwng y DU a'r AEE a) arwain at ganlyniadau datgarboneiddio gwell i'r sector a b) bod yn ddull amgen addas o sicrhau cyfwerthedd mewn rhwymedigaethau prisio carbon i'r hyn a amlinellir yng Nghwestiwn 6 uchod? (Gallai/Na allai) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

8. **A oes unrhyw ddulliau eraill y dylem eu hystyried? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

9. **Ydych chi'n ystyried bod effeithiau gwahanol i'r ddau ddull hyn y dylem eu hystyried wrth wneud penderfyniad terfynol? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

10. **Ydych chi'n rhagweld unrhyw ganlyniadau eraill i'r ymyrraeth bolisi hon y dylem fod yn ymwybodol ohonynt? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Trothwy ar gyfer y Cynllun

Bwriad yr Awdurdod yw gweithredu CMA y DU i longau 5000GT ac uwch sy'n ymgymryd â thaith gymwys o 2026. Dyma'r trothwy a ddefnyddir ar gyfer cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu bresennol y DU o reoliadau allyriadau CO2 o longau yn ogystal â'r trothwy ar gyfer cynlluniau adrodd eraill yn rhyngwladol[5]. Mae llawer o longau dros y trothwy hwn eisoes wedi'u paratoi ar gyfer casglu ac adrodd ar ddata allyriadau, a ddylai arwain at drosglwyddiad symlach i'r cynllun i lawer o weithredwyr. Mantais trothwy o 5000GT ac uwch hefyd yw osgoi baich gweinyddol ar longau llai o faint a chychod ysgafnach, a oedd yn thema allweddol yn yr

[5] Er enghraifft, System Casglu Data'r Sefydliad Morol Ryngwladol (DCS), sy'n berthnasol i longau 5000GT ac uwch.

ymatebion i'r ymgynghoriad.

Fodd bynnag, rydym yn bwriadu adolygu'r trothwy hwn erbyn diwedd 2028. Trafodir hyn yn Adran B wrth edrych ar ehangu'r cynllun yn y dyfodol.

Rydym hefyd yn ymwybodol y gallai rhai llongau gweithredol fod ag allyriadau isel iawn o fewn cwmpas CMA y DU ac y gallai gofynion CMA y DU fod yn feichus iddynt. Un ffordd o osgoi hyn fyddai gosod trothwy de minimis. Gallai proses symlach fod ar waith ar gyfer llongau gweithredol gydag allyriadau o dan y trothwy de minimis hwn, neu mae'n bosibl na fyddai gofynion CMA y DU yn berthnasol o gwbl. Yn yr ymgynghoriad hwn rydym yn awyddus i gasglu barn ynghylch yr angen i osod trothwy de minimis ar gyfer llongau gweithredol gydag allyriadau isel iawn o ran cwmpas CMA y DU, a safbwyntiau ar y ffordd y caiff allyriadau eu trin o dan y trothwy hwn.

Cwestiynau

11. **A ddylid ystyried trothwy de minimis ar gyfer gweithredwyr sydd ag allyriadau isel iawn er mwyn osgoi baich cydymffurfio? (Dylid/Na ddylid) Os felly, beth ddylai'r trothwy de minimis hwn fod? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

12. **Os ydych chi'n cefnogi trothwy de minimis, a ddylid cael proses symlach, neu a ddylai gofynion ETS y DU beidio â bod yn berthnasol o gwbl? (Dylai/Na ddylai) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Cynnwys allyriadau methan ac ocsid nitrus

Gwelwn deilyngdod mewn cynnwys nwyon tŷ gwydr (GHG) ychwanegol o'r sector morwrol o fewn y cynllun – methan ac ocsid nitrus yn benodol. Bydd hyn yn cynyddu darpariaeth allyriadau nwyon tŷ gwydr y cynllun ac yn osgoi cymhellion gwrthdro o ran tanwydd a allai fod ag allyriadau CO_2 is, ond allyriadau uwch o nwyon eraill sydd â mwy o botensial cynhesu byd-eang (GWP). Rydym yn cynnig cynnwys allyriadau sy'n deillio o hylosgi a llithriant[6] y nwyon hyn.

Rydym yn cynnig bod allyriadau nwyon tŷ gwydr gweithredwr yn cael eu cyfrifo ar sail gyfwerth â charbon deuocsid (CO2e). Yn unol â phrotocolau adrodd rhyngwladol, rydym yn cynnig bod allyriadau pob nwy yn cael eu pwysoli gan ei GWP a bod y GWP a ddefnyddir yn y cyfrifiad hwn fel a ganlyn: GWP o 1 y dunnell o CO2, GWP o 28 y dunnell o fethan a GWP o 265 y dunnell o ocsid nitrus[7]. Er enghraifft, pe bai gan weithredwr 10 tunnell o allyriadau ocsid nitrus, byddai hyn yn ychwanegu 2650 tunnell at allyriadau CO2e y gweithredwr (h.y. 10 x 265). Mae'r adran ar ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu (MRV) isod yn gofyn am safbwyntiau ar ba ffactorau allyriadau nwyon tŷ gwydr ar gyfer pob ffynhonnell tanwydd ac ynni fyddai fwyaf priodol i'w defnyddio o dan y cynllun er mwyn cyfrifo allyriadau CO2, methan ac ocsid nitrus gweithredwr.

[6] Mae allyriadau sy'n dianc ac allyriadau llithriant yn cael eu hachosi gan danwydd sydd ddim yn cyrraedd siambr hylosgi y ffynhonnell allyriadau, neu am nad ydynt yn cael eu defnyddio gan y ffynhonnell allyriadau am nad ydynt wedi'u hylosgi, neu wedi'u hawyru neu eu gollwng o'r system.

[7] Mae GWP pob nwy yn cael ei ddiffinio fel ei ddylanwad cynhesu mewn perthynas â CO2 dros gyfnod o 100 mlynedd ac mae'n dod o dabl 8.A.1 (heb adborth carbon-hinsawdd) o Working Group 1 of the IPCC Fifth Assessment Report: Climate Change 2013 (AR5).

Cwestiynau

13. **Ydych chi'n cytuno â chynnwys allyriadau sy'n deillio o hylosgi neu lithriant methan ac allyriadau ocsid nitrus o weithgarwch morwrol o fewn y cynllun? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

14. **Ydych chi'n cytuno â'n cynnig ar sut i gyfrifo allyriadau nwyon tŷ gwydr gweithredwr ar sail gyfwerth â charbon deuocsid (CO_2e)? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Eithriadau

Gweithgarwch morwrol anfasnachol y llywodraeth

Yn ymateb yr Awdurdod i'r ymgynghoriad Datblygu CMA y DU, cadarnhawyd ein bod yn bwriadu eithrio gweithgarwch morwrol anfasnachol y llywodraeth (GNCMA) rhag CMA y DU, gan ddilyn y dull a gymerir yn aml o dan Ddeddf Llongau Masnach 1995. Mae'r llongau hyn hefyd wedi'u heithrio o gyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU. Fodd bynnag, mae disgwyl i'r llongau hyn ddatgarboneiddio eu gweithrediadau yn unol ag ymrwymiadau sero net y DU. Er enghraifft, mae'r Weinyddiaeth Amddiffyn wedi cyhoeddi Dull Strategol Newid Hinsawdd a Chynaliadwyedd yn ddiweddar sy'n nodi'r uchelgais, yr egwyddorion a'r dulliau sydd eu hangen er mwyn i Amddiffyn y DU ateb yr her newid hinsawdd, yn unol â'n hymrwymiad i gyrraedd sero net erbyn 2050. Mae'r canlynol yn rhestr anghyflawn o GNCMA yr ydym yn bwriadu eu heithrio rhag CMA y DU o dan y categori hwn:

- Gweithgareddau milwrol
- Gweithgareddau Llu'r Ffiniau / Tollau
- Gweithgareddau'r heddlu
- Gweithgareddau Gwylwyr y Glannau a chyrff chwilio ac achub eraill y Llywodraeth
- Llongau brys/meddygol, fel gweithgareddau sy'n gwasanaethu'r GIG/ambiwlansys
- Gweithgareddau ymchwil y llywodraeth
- Gweithgareddau'r Awdurdod Goleudai Cyffredinol (a ddefnyddir at ddibenion anfasnachol)

Cwestiwn

15. **A oes gennych unrhyw farn ar eithrio gweithgarwch morwrol anfasnachol y Llywodraeth, neu'r gweithgarwch a gwmpesir gan y term hwn? (Oes/Nag oes) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Eithriadau eraill posibl

Cafodd yr Awdurdod adborth defnyddiol i gwestiwn ymgynghori blaenorol a oedd yn gofyn am safbwyntiau ar effeithiau dosbarthiadol posibl ehangu darpariaeth CMA y DU i'r sector morwrol domestig. Cyflwynwyd set amrywiol o safbwyntiau, yn aml yn wrthwynebus eu natur, ac yn amrywio o effeithiau posibl ar gystadleurwydd busnes i effeithiau ar longau sy'n ymgymryd â

rhai gweithgareddau hanfodol. Ymrwymodd yr Awdurdod i fonitro'r effeithiau, ac mae'r ymgynghoriad yn gyfle i'r rhain gael eu mynegi gan gynnwys ymatebion a thystiolaeth gan weithredwyr a allai gael eu heffeithio ar lwybrau Gogledd Iwerddon-Prydain Fawr a Phrydain Fawr-Gogledd Iwerddon.

Gwasanaethau Fferi Ynysoedd yr Alban

Yn gyffredinol, nid yw’r Awdurdod yn bwriadu cyflwyno eithriadau i’r cynllun, o ystyried yr angen i barchu CMA y DU. Barn yr Awdurdod yw bod angen gosod bar uchel iawn wrth gyflwyno unrhyw eithriadau i’r cynllun er mwyn cefnogi ein hamcanion datgarboneiddio uchelgeisiol. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod bod ychydig o sefyllfaoedd pan fydd hi’n briodol i’r Awdurdod ystyried a all eithriad fod yn gymesur. Enghraifft o’r fath yw’r achos dros wasanaethau fferi yn yr Alban sy’n gwasanaethu cymunedau ar ynysoedd a phenrhynau anodd eu cyrraedd. Mae gan Lywodraeth yr Alban ddyletswyddau penodol tuag at gymunedau ynysoedd o dan Ddeddf Ynysoedd (Yr Alban) 2018.

Er bod pobl yn byw ar ynysoedd ledled y DU, mae nifer helaeth o gymunedau bychain yn yr Alban sy’n dibynnu ar y gwasanaethau hyn, gyda thua 93 o ynysoedd â thrigolion arnynt oddi ar arfordir yr Alban, ac nid oes gan y mwyafrif helaeth ohonynt gysylltiad ffordd â thir mawr Prydain Fawr. Poblogaethau bychain sy’n byw ar yr ynysoedd hyn fel arfer ac mae llwybrau fferi yn darparu gwasanaeth hanfodol i’r cymunedau hyn. Mae hyn yn cael ei gydnabod gan bob un o’r pedair llywodraeth a gynrychiolir yn y CMA, ac maent yn gefnogol i waith sy’n anelu at wella canlyniadau ar gyfer y cymunedau hyn. Mae gan Lywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban gyfrifoldebau penodol i wella canlyniadau ar gyfer cymunedau’r ynysoedd hyn.

Mae amcanion Llywodraeth yr Alban wedi’u nodi yn ei Chynllun Ynysoedd Cenedlaethol 2019 ac maent yn cynnwys cynyddu poblogaethau a gwella gwasanaethau trafnidiaeth, a sicrhau eu bod yn fforddiadwy ac yn hygyrch i gymunedau’r ynysoedd. Mae gan bob un o Weinidogion yr Alban gyfrifoldeb a dyletswydd statudol i weithredu a chyflawni’r amcanion strategol a nodir yn y Cynllun hwn. Mae cysylltiadau trafnidiaeth rheolaidd, fforddiadwy a dibynadwy o bwys mawr i gymunedau'r ynysoedd hyn yn yr Alban ac maent yn ffactor allweddol yng ngallu preswylwyr unigol, er enghraifft, i gael mynediad at wasanaethau hanfodol megis addysg a gofal iechyd. Mae trafnidiaeth reolaidd yn cefnogi parhad cymunedau’r ynysoedd hyn hefyd. Mae hyn yn hanfodol o ystyried bygythiad diboblogi o fewn rhai o’r cymunedau hyn.

Hefyd, fe gyflwynodd Deddf Ynysoedd (Yr Alban) 2018 fesurau i gefnogi a helpu i ddiwallu anghenion unigryw ynysoedd yr Alban nawr ac yn y dyfodol. Mae rhwymedigaeth ar Lywodraeth yr Alban o dan y Ddeddf hon i roi sylw i gymunedau ar ynysoedd wrth iddynt gyflawni eu swyddogaethau, cynnal asesiad effaith ar gymunedau ynysoedd, ac ymgynghori â chymunedau ar ynysoedd wrth wneud newidiadau polisi, yn ogystal â dyletswyddau penodol eraill.

Yn yr un modd, mae Llywodraeth y DU wedi gwneud ymrwymiadau i gymunedau ynysoedd, ac mae hefyd wedi cymryd camau i gefnogi cymunedau ynysoedd, gan gynnwys drwy sefydlu Fforwm Ynysoedd y DU gyfan i sicrhau bod cymunedau ynysoedd yn cael eu hadlewyrchu wrth ddatblygu polisïau canolog.

Mae’r Awdurdod yn gefnogol i’r gwaith hwn ac yn cydnabod yr ystyriaethau hyn ac yn dymuno deall yn well effaith bosibl CMA y DU ar y gwasanaethau fferi hyn. Fel rhan o’r ymgynghoriad hwn, rydym yn annog rhanddeiliaid sydd â diddordeb i rannu eu safbwyntiau a chyflwyno tystiolaeth ynghylch yr effaith bosibl ar gymunedau ynysoedd. Byddwn yn asesu’r dystiolaeth hon yn fanwl, ac yn cynnal asesiadau effaith, cyn dod i benderfyniad terfynol, gan ystyried yn

briodol yr holl ofynion statudol perthnasol gan gynnwys y rhai a ddaw o dan Ddeddf Ynysoedd (Yr Alban) 2018.

O ystyried y cyd-destun hwn, mae'r Awdurdod yn bwriadu eithrio gwasanaethau fferi sy'n gwasanaethu ynysoedd yr Alban rhag CMA y DU, gan adlewyrchu pwysigrwydd y gwasanaethau hyn i'r llywodraethau yn Awdurdod y CMA a phwysigrwydd arbennig Deddf Ynysoedd (Yr Alban) 2018 wrth i Lywodraeth yr Alban lunio polisïau. Drwy'r ymgynghoriad hwn mae gennym ddiddordeb hefyd yn y safbwyntiau ynghylch eithrio cymunedau ar benrhynau anodd eu cyrraedd neu ynysig. Bydd unrhyw eithriad yn destun adolygiad yn y dyfodol, wrth i ddewisiadau amgen, hyfyw gydag allyriadau is ar gyfer y gwasanaethau fferi hyn ddod i ddefnydd masnachol. Yr adolygiad ar y trothwy arfaethedig yn 2028 fyddai'r cyfle cyntaf i adolygu unrhyw eithriad.

Mae allyriadau o fferïau yn ddarostyngedig i'n targedau sero net uchelgeisiol. Yn yr enghraifft uchod, bydd Llywodraeth yr Alban yn cyflwyno cynllun ar gyfer datgarboneiddio'r llongau hyn, a fydd yn cyflwyno nodau tymor hir i leihau, ac yn ddelfrydol dileu allyriadau carbon o fferïau erbyn 2045.

Cwestiynau

16. **Ydych chi'n credu bod angen eithriad ar gyfer gwasanaethau fferi penodol sy'n gwasanaethu cymunedau ynysoedd yn yr Alban? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

17. **Ydych chi'n credu bod angen eithriad ar gyfer gwasanaethau fferi penodol sy'n gwasanaethu cymunedau ar benrhynau yn yr Alban? (Ydw/Nac ydw) Os felly, beth fyddai'n ddiffiniad addas o gymunedau penrhyn ynysig? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

18. **Os yw'r gwasanaethau hyn yn cael eu heithrio, ydych chi'n credu y dylent fod yn ddarostyngedig i reoliadau Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU[8]? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

19. **A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ynghylch eithrio gwasanaethau fferi sy'n gwasanaethu cymunedau ynysoedd a/neu benrhynau yn yr Alban?**

Sectorau eraill

Yr ymateb mwyaf i gwestiynau ar eithriadau yn ymgynghoriad 2022 Datblygu CMA y DU oedd na ddylid cael unrhyw eithriadau pellach y tu hwnt i GNCMA. Roedd y lleiafrif o ymatebion a oedd yn galw am ystyried eithriadau yn cyfeirio at fferïau i gymunedau ynysoedd, yn ogystal â gweithgareddau eraill megis pysgota a charthu. Mae gan yr Awdurdod ddiddordeb mewn archwilio tystiolaeth am unrhyw eithriadau pellach, wrth gynnal y ddarpariaeth ehangaf posibl. Byddem hefyd yn awyddus i ddeall a ddylai unrhyw is-sectorau o'r fath fod yn ddarostyngedig i ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU.

Cwestiynau

20. **A ydych yn ystyried bod unrhyw is-sectorau eraill a allai gael eu heffeithio'n ormodol gan y polisi ac sydd angen cael eu heithrio? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch**

---

[8] Am fwy o fanylion am ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU ar gyfer morwrol, gweler yr adran isod *Monitro, Adrodd a Dilysu allyriadau CO2 o longau (MRV) a gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU.*

eich ateb, gan gynnwys a ddylai rheoliadau Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU fod yn berthnasol, a chan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.

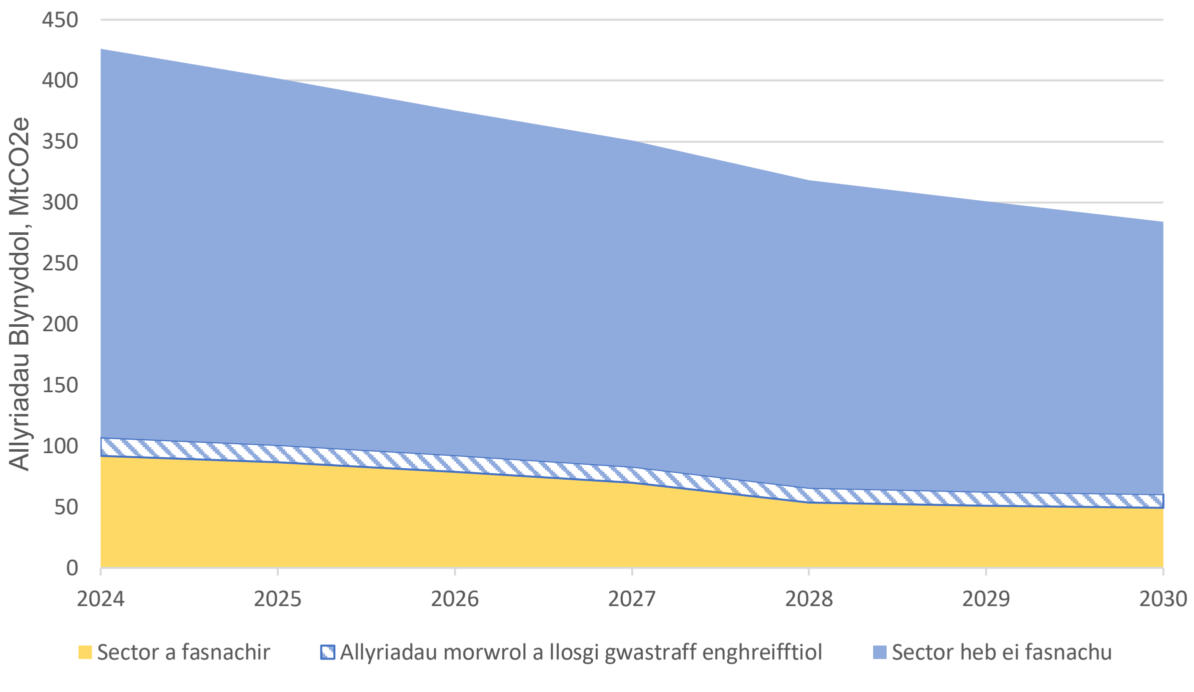
Addasu'r Cap ar gyfer Morwrol

Bydd yr adran hon yn amlinellu'r cynigion i addasu cap CMA y DU i gyfrif am ddarpariaeth allyriadau o'r sector morwrol o 2026. Bydd yn manylu ar y dull arfaethedig, gan gynnwys cynnal cysondeb cap CMA y DU gyda chyflawni targedau hinsawdd, yn ogystal â ffigurau canlyniadol i ychwanegu Lwfansau'r DU (UKA) at y cap yn unol â'r dull hwn.

Cefndir: Cap Sero Net CMA y DU

Fel yr amlinellwyd yn ymateb Awdurdod CMA y DU ym mis Gorffennaf 2023, mae'r Awdurdod wedi penderfynu cynyddu uchelgais y cynllun yn sylweddol trwy gysoni'r cap ar gyfer Cam I (2021-2030) â thrywydd sy'n gyson â sero net. Bydd hyn yn cyfateb i ostyngiad o gyfanswm lwfansau o ragor na 30%, o 1365 miliwn i 936 miliwn o lwfansau. Mae ailosod y cap yn rhoi arwydd clir i ddatgarboneiddio ar y cyflymder a'r raddfa sydd ei hangen er mwyn cyflawni sero net.

Hefyd, fe wnaeth Ymateb yr Awdurdod amlinellu y byddai'r cap cyson â sero net yn cael ei ddiwygio i gyfrif am ehangu'r cynllun i gwmpasu sectorau newydd. Gwnaethom nodi y byddem yn addasu'r cap i gyfrif am y ddarpariaeth fwy, gan gadw'r angen am ostyngiadau allyriadau sy'n gyson â gwireddu sero net, Cyllidebau Carbon a'r Cyfraniad a Benderfynir yn Genedlaethol (NDC) yn 2030. Mae'r ffigur isod yn dangos cynnwys trywyddau allyriadau gofynnol yn y sector a fasnachir.



Ffigur 4: Llwybr allyriadau darluniadol i gyrraedd targedau hinsawdd, sy'n cynnwys allyriadau'r sector a fasnachir a'r sector na fasnachir. Nid yw'r ffigurau yn cynrychioli allyriadau gwir nac angenrheidiol ac maent at ddibenion esboniadol yn unig. Mae'r ffigur yn dangos nad yw'r llwybr cyffredinol yn newid. Mae'r addasiad i'r cap yn cyfrif am symud allyriadau o'r sectorau newydd o'r sector na fasnachir i'r sector a fasnachir ar ôl eu cynnwys yn CMA y DU.

Dull Polisi Cyffredinol o Addasu'r Cap ar gyfer Sectorau Newydd

Rydym yn cynnig y dylai dull addasu'r cap a amlinellir fod yn berthnasol i weddill Cam I (2021-2030) yn unig. Mae'r Awdurdod wedi ymrwymo yn "Llwybr Hirdymor Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU" i gynnal cap cyson â sero net hyd at 2050,[9] a maes o law bydd yn amlinellu manylion ei ddull arfaethedig o osod y cap yn y cam nesaf.

Rydym yn cynnig y bydd addasiadau i'r cap drwy gydol Cam I CMA y DU yn cyfrif am yr holl newidiadau sylweddol i gyfansoddiad y sector a fasnachir.

Blaenoriaethau allweddol ar gyfer addasiadau i gap CMA y DU yn ystod Cyfnod I yw:

- Sicrhau bod yr holl newidiadau i gyfansoddiad y sector a fasnachir yn cael eu dal mewn addasiadau i gynnal cydbwysedd priodol o gyflenwad a galw.
- Cynnal cysondeb â sero net trwy sicrhau bod yr holl addasiadau i'r cap yn unol â llwybrau datgarboneiddio'r llywodraeth ar gyfer y sectorau perthnasol.
- Rhoi sicrwydd i gyfranogwyr y farchnad trwy leihau amlder addasiadau o'r fath a chydgrynhoi addasiadau i'r cap os yw hynny'n bosibl.

Er mwyn cynhyrchu'r cynigion ar gyfer y sector morwrol, rydym wedi ystyried llwybrau datgarboneiddio diweddaraf Llywodraeth y DU, sy'n cyd-fynd â'r Cynllun Cyflawni Cyllideb Garbon (CBDP).[10] Gan mai'r trywyddau hyn sy'n rhoi'r asesiad gorau o'r gostyngiadau mewn allyriadau sy'n ofynnol ym mhob sector er mwyn cyflawni targedau hinsawdd (gan gynnwys sero net erbyn 2050, ein Cyllidebau Carbon a'r NDC), bydd y dull hwn yn sicrhau bod y cap yn parhau i gyd-fynd â chyflawni'r targedau hyn.

Mae'r cynigion hyn ar gyfer dull o addasu capiau, gyda'r ffigurau canlyniadol yn seiliedig ar ddyluniad y polisi fel y'i cynigiwyd yn yr ymgynghoriad hwn, ac ar y dystiolaeth a gedwir a'r dadansoddiad a gynhaliwyd hyd yma. Bydd y dull gweithredu yn cael ei gadarnhau yn Ymateb yr Awdurdod, gydag union ffigurau addasu'r cap yn amodol ar addasiadau i gyfrif am ddarpariaeth allyriadau dyluniad y polisi terfynol, barn ymgyngoreion, cyngor gan y Pwyllgor Newid Hinsawdd (CCC), a chanlyniadau dadansoddiad pellach i sicrhau cysondeb â thargedau hinsawdd Llywodraeth y DU a'r Llywodraethau Datganoledig.

Bydd yr addasiad yn ychwanegu lwfansau i gap CMA y DU sy'n gyson â sero net. Ni fydd clustnodi lwfansau ar gyfer cyfranogwyr mewn sectorau sydd newydd eu cwmpasu. Bwriad dyluniad CMA y DU fel cynllun capio a masnachu yw bod y cap yn gosod terfyn ar gyfanswm yr allyriadau o'r sectorau sy'n cael eu cwmpasu, a bod masnachu yn caniatáu i'r farchnad bennu'r sectorau lle mae allyriadau yn digwydd neu'n cael eu lleihau. Rydym yn cydnabod y bydd gwahanol ddiwydiannau yn datgarboneiddio ar drywyddau gwahanol.

Addasu'r Cap – Sector Morwrol

Yn Ymateb yr Awdurdod ym mis Gorffennaf 2023, gwnaethom gynghori y byddai ein hamcangyfrifon ar gyfer allyriadau o fewn cwmpas o'r sector morwrol domestig yn y flwyddyn

[9] Am ragor o fanylion, gweler https://www.gov.uk/government/publications/uk-emissions-trading-scheme-long-term-pathway/llwybr-hirdymor-cynllun-masnachu-allyriadaur-du

[10] Cynllun Cyflawni Cyllideb Carbon yw cynllun Llywodraeth y DU sy'n manylu ar y cynigion a'r polisïau sydd eu hangen er mwyn lleihau allyriadau a bodloni ymrwymiadau hinsawdd, gan gynnwys Cyllidebau Carbon. Am fwy o wybodaeth, gweler Cynllun Cyflawni Cyllideb Carbon, GOV.UK [https://www.gov.uk/government/publications/carbon-budget-delivery-plan]

gyntaf o'u cynnwys yn CMA y DU (2026) yn cyfateb i tua dwy filiwn o lwfansau'r DU, gyda symiau'n gostwng bob blwyddyn ar gyfer gweddill y cyfnod.

Rydym yn bwriadu addasu cap CMA y DU a hynny wedi'i lywio gan allyriadau o fewn cwmpas yn ôl y llwybr datgarboneiddio diweddaraf ar gyfer y sector morwrol domestig sy'n gyson â chyflawni targedau hinsawdd. Dyma lwybr CBDP ar gyfer y sector ar hyn o bryd. Pe bai trywydd datgarboneiddio wedi'i ddiweddaru'n cael ei gynhyrchu cyn Ymateb yr Awdurdod, byddem yn ceisio addasu yn lle hynny yn unol â'r trywydd mwy diweddar.

Mae'r tabl isod yn nodi'r dull cyffredinol arfaethedig o addasu capiau a'n dealltwriaeth o ddarpariaeth allyriadau yn seiliedig ar y cwmpas fel a gynigir yn yr ymgynghoriad hwn. Mae'n cyfrif am ddarpariaeth allyriadau carbon deuocsid, ocsid nitrus, a methan, ar y môr (teithiau domestig yn y DU) ac wrth angorfa (boed yn teithio'n ddomestig neu'n rhyngwladol), o longau 5000GT ac uwch. Nid yw'n cyfrif am allyriadau o weithgaredd morwrol anfasnachol y llywodraeth[11], yr eithriad arfaethedig ar gyfer gwasanaethau fferi i ynysoedd yr Alban[12], unrhyw ofyniad ildio is ar gyfer teithiau Prydain Fawr-Gogledd Iwerddon, nac unrhyw ddarpariaeth i deithiau rhwng y DU a'r AEE[13]. Mae'r ffigurau'n seiliedig ar y trywydd o'r CBDP, sef y llwybr datgarboneiddio sectorol a gyhoeddwyd yn fwyaf diweddar, ac sy'n tybio bod lleihau yn gyfyngedig yn y 2020au, gydag arbedion allyriadau sylweddol yn dechrau yn gynnar yn y 2030au. Bydd y ffigurau terfynol yn cyfrif am y Voyage to Zero, a fydd, yn ôl ein disgwyl, yn gyfrifol am drywydd capio sy'n gostwng yn y 2020au.

	2026	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Cyfanswm**
Addasiad cap dangosol (miliynau UKA)	**2.4**	**2.4**	**2.4**	**2.4**	**2.4**	**12**

Tabl 1: Llwybr addasu cap dangosol yn seiliedig ar y dull arfaethedig a thrywydd CBDP ar gyfer allyriadau sectorol.[14]

Os cyhoeddir strategaeth ddatgarboneiddio forwrol wedi'i ddiweddaru cyn Ymateb yr Awdurdod, bydd ei atodiad dadansoddol yn cynnwys ffigurau addasu cap dangosol wedi'u diweddaru i ddisodli'r rhai yn y tabl uchod. Yn y sefyllfa hon, byddai'r Awdurdod yn bwriadu hysbysu rhanddeiliaid pan gaiff y strategaeth ei chyhoeddi a cheisio eu barn ar y ffigurau hyn wedi'u diweddaru.[15]

Bydd y ffigurau addasu yn cael eu cadarnhau yn Ymateb yr Awdurdod, yn amodol ar ystyried unrhyw lwybr datgarboneiddio wedi'i ddiweddaru, addasiadau sydd i gyfrif am ddarpariaeth allyriadau yn y dyluniad polisi terfynol, yn ogystal â'n hystyriaeth o'r dadansoddiad uchod, cyngor gan y CCC, a barn ymgyngoreion.

[11] Deellir bod allyriadau o longau anfilwrol o 5000GT ac uwch sy'n cynnal gweithgarwch morwrol anfasnachol y llywodraeth mor fach fel nad ydynt yn newid y ffigurau addasu wedi'u talgrynnu. Nid yw allyriadau o longau milwrol wedi'u cynnwys yma gan fod y rhain yn cael eu cyfrif ar wahân i allyriadau morwrol eraill.

[12] Nid ydym wedi tynnu allyriadau o wasanaethau fferi i ynysoedd yr Alban, ond mae ystod enghreifftiol o allyriadau sy'n gysylltiedig â'r llongau hyn yn yr atodiad dadansoddol sy'n cyd-fynd â'r ddogfen hon. Byddwn yn mireinio hyn cyn Ymateb yr Awdurdod ac yn tynnu allyriadau o'r llwybr addasu cap yn unol â hynny.

[13] Bydd y ffigurau terfynol ar gyfer addasu'r cap yn cyfrif yn ôl yr un dull ar gyfer pa un bynnag a fabwysiedir o'r ddau opsiwn a gyflwynir yn yr adran "Y gwahaniaethau mewn rhwymedigaeth prisio carbon trwy wahanol ddarpariaeth allyriadau ar lwybrau rhwng Gogledd Iwerddon a Phrydain Fawr, a Gweriniaeth Iwerddon a Phrydain Fawr" o'r ymgynghoriad.

[14] Gweler yr adran "Manylion addasu'r cap" yn atodiad dadansoddol yr ymgynghoriad hwn.

[15] Nod yr Awdurdod yw hysbysu rhanddeiliaid pan gaiff ei gyhoeddi os mewn pryd i lywio ymatebion i'r ymgynghoriad, neu fel arall i gynnal ymgysylltiad rhanddeiliaid ychwanegol er mwyn sicrhau bod safbwyntiau ar y ffigurau hyn yn llywio datblygiad polisi.

Cwestiynau:

21. **Ydych chi’n cytuno mai’r dull arfaethedig, o ychwanegu lwfansau sy’n cyfateb i allyriadau o fewn cwmpas yn ôl trywyddau allyriadau sy’n cyd-fynd â’r CBDP, yw’r dull mwyaf priodol o addasu’r cap ac i sicrhau’r gostyngiadau mewn allyriadau sy’n ofynnol i gyflawni targedau hinsawdd? (Ydw/Nac ydw). Esboniwch eich ymateb, gan gynnwys cynnig dull amgen os yw’n briodol.**

22. **Ydych chi’n cytuno â’r dull arfaethedig o addasu’r cap i gyfrif am gynnwys allyriadau o’r sector morwrol yn y cynllun? (Ydw/Nac ydw). Esboniwch eich ymateb gan gyfeirio at unrhyw ddulliau amgen neu ffynonellau tystiolaeth, neu ystyriaeth ynghylch sut i gyfrif am allyriadau o deithiau Prydain Fawr-Gogledd Iwerddon a/neu DU/AEE.**

23. **A oes gennych farn ynghylch a ddylai lwfansau o addasiadau cap yng Ngham I oll lifo'n uniongyrchol i arwerthiannau, neu a ddylai cyfran lifo i gronfeydd wrth gefn? Eglurwch eich ymateb, gan ddarparu tystiolaeth lle bo modd.**

24. **Beth fyddech chi’n ei ddisgwyl fyddai effaith y dull arfaethedig o addasu cap ar gyfranogwyr yn y sector a/neu farchnad ehangach CMA y DU? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny’n bosibl.**

Cymryd rhan yn y cynllun

Y drefn reoleiddio a gofynion o ran gweithredwyr

Yn gyffredinol, rydym yn rhagweld y bydd y darpariaethau rheoleiddio sy’n bodoli ar gyfer sectorau a gwmpesir gan CMA y DU ar hyn o bryd hefyd yn berthnasol wrth ehangu i allyriadau morwrol. Bydd blwyddyn y cynllun yn rhedeg rhwng 1 Ionawr a 31 Rhagfyr a bydd y dyddiadau cau presennol ar gyfer adrodd ac ildio sef 31 Mawrth a 30 Ebrill yn y drefn honno yn berthnasol i’r sector. Bydd angen i weithredwyr morwrol hefyd wneud cais i sicrhau cymeradwyaeth i gynllun monitro allyriadau nwyon tŷ gwydr cyn cymryd rhan yn y cynllun. Yna bydd angen iddynt gydymffurfio ag amodau’r cynllun hwn. Rydym yn rhagweld y bydd cynnwys yr adroddiad monitro allyriadau yn unol â gofynion ar gyfer y cynlluniau hyn mewn mannau eraill yn y cynllun. Hefyd, bydd angen i weithredwyr morwrol benodi dilyswr annibynnol i wirio eu hadroddiad allyriadau blynyddol. Mae’n rhaid i’r darparwr gael ei achredu gan Wasanaeth Achredu’r Deyrnas Unedig (UKAS).

Rydym yn cynnig y dylai’r dulliau monitro a gorfodi cydymffurfiaeth sy’n berthnasol i weithredwyr hedfan o dan CMA y DU, gan gynnwys y rhai sy’n ymwneud â monitro, adrodd a dilysu allyriadau, hefyd fod yn berthnasol i’r sector morwrol. Mae’r rhain yn cynnwys cosbau sifil sydd yn ôl disgresiwn y rheoleiddiwr mewn perthynas â methiant i adrodd allyriadau. Am fethu â chyrraedd y dyddiad cau ildio, neu os nad yw swm y lwfansau wedi’u hildio yn ddigonol i dalu am allyriadau, bydd gweithredwyr yn wynebu cosb orfodol o £100/tunnell o CO_2 (wedi’i luosi gan y ffactor chwyddiant) yn ogystal â gorfod ildio’r lwfansau cyfatebol i gwmpasu allyriadau a adroddwyd.

Rydym hefyd yn cynnig, fel y dull a ddefnyddir ar gyfer gweithredwyr hedfan, y bydd gweithredwyr morwrol yn cael eu neilltuo i reoleiddiwr yn seiliedig ar eu man preswylio neu gyfeiriad cofrestredig. Ar gyfer y gweithredwyr hynny sydd wedi'u cofrestru yn un o bedair gwlad y DU, y rheoleiddiwr ar gyfer yr awdurdodaeth honno fydd yn gyfrifol am eu

rheoleiddio.[16] Ar gyfer gweithredwyr nad oes ganddynt swyddfa gofrestredig na man preswylio yn y DU, Asiantaeth yr Amgylchedd fydd yn gyfrifol am eu rheoleiddio.

Cwestiynau

25. Ydych chi'n cytuno â'r darpariaethau rheoleiddio arfaethedig, megis blwyddyn y cynllun, dyddiadau cydymffurfio, cynnwys a chyfundrefn gosbau'r cynllun monitro allyriadau, gofynion gweithredwyr, neu'r rheoleiddiwr perthnasol? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.

Cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu (MRV) allyriadau CO2 o longau a gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU

Mae cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU[17], sydd ar wahân i CMA y DU, yn berthnasol i longau sy'n ymgymryd â gweithgareddau penodol ac yn gweithredu ar lwybrau penodol os ydynt dros 5000GT. O dan gyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU ceir gofynion i fonitro, adrodd a dilysu data allyriadau o longau sy'n galw ym mhorthladdoedd y DU. Mae cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gael cynllun monitro sydd wedi'i asesu ar gyfer pob llong cyn casglu data. Yna mae'n ei gwneud yn ofynnol bod adroddiad allyriadau blynyddol yn cael ei baratoi ar gyfer pob llong ac yna'n cael ei ddilysu gan ddilyswr achrededig. Mae cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU yn ei gwneud yn ofynnol monitro'r data canlynol: swm a ffactor allyriadau ar gyfer pob math o danwydd a ddefnyddir, cyfanswm y pellter a deithiwyd, cyfanswm yr amser a dreuliwyd ar y môr, cyfanswm y gwaith trafnidiaeth, effeithlonrwydd ynni cyfartalog. Yn ogystal, dylid casglu cyfanswm allyriadau CO2 cyfanredol ar bob taith rhwng porthladdoedd yn y DU, o deithiau a oedd naill ai'n gadael neu'n cyrraedd porthladdoedd yn y DU (ac eithrio'r rhai sy'n mynd i neu o borthladd yn yr AEE) ac a ddigwyddodd o fewn porthladdoedd yn y DU wrth angorfa. Mae angen i weithredwyr fod wedi casglu a dilysu'r data o 2022 ymlaen, ond ar hyn o bryd nid oes unrhyw ddisgwyliad o ran adrodd hyd nes y cyhoeddir canllawiau pellach.

Er ein bod yn bwriadu defnyddio cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU fel sail ar gyfer y gofyniad Monitro, Adrodd a Dilysu ar gyfer CMA y DU, wrth ddarparu ar gyfer gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU, rydym yn bwriadu gwyro mewn pum maes cyffredinol o drefn Monitro, Adrodd a Dilysu bresennol y DU. Rydym hefyd yn bwriadu y bydd gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU yn cyd-fynd â chwmpas arfaethedig terfynol y cynllun, y mae rhywfaint ohono yn dal i fod yn amodol ar ganlyniad yr ymgynghoriad hwn.

Y cyntaf o'r rhain yw y byddai cwmpas gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU yn ehangach na chyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU i gynnwys teithiau a llongau perthnasol o fewn cwmpas CMA y DU nad ydynt wedi'u cynnwys yng nghyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU fel y'i gweithredir ar hyn o bryd. Felly, rydym yn bwriadu cynnwys allyriadau wrth angorfa o deithiau sy'n dechrau neu'n gorffen mewn porthladd yn y DU o bob

[16] Ar gyfer Lloegr, Asiantaeth yr Amgylchedd yw'r rheoleiddiwr. Ar gyfer Gogledd Iwerddon, Asiantaeth yr Amgylchedd Gogledd Iwerddon yw'r rheoleiddiwr. Ar gyfer yr Alban, Asiantaeth Diogelu Amgylchedd yr Alban yw'r rheoleiddiwr. Ar gyfer Cymru, Cyfoeth Naturiol Cymru yw'r rheoleiddiwr.

[17] Sefydlwyd gan Reoliad yr UE (Rheoliad (UE) 2015/757), cadwyd mewn cyfraith ddomestig o dan Ddeddf yr UE (Ymadael) 2018, yn amodol ar ddiwygiadau sydd eu hangen i'w gwneud yn weithredol o fewn cyd-destun y DU yn unig. Am ragor o fanylion am y ddeddfwriaeth berthnasol a gweithrediad cyfredol Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU, gweler nodyn cyfarwyddyd MIN 669 (M+F) Gwelliant 1 – Adrodd data allyriadau yng nghyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU – https://www.gov.uk/government/publications/min-669-mf-amendment-1-reporting-emissions-data-into-the-uk-mrv-regime/min-669-mf-amendment-1-reporting-emissions-data-into-the-uk-mrv-regime.

cyrchfan rhygnwladol o fewn gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU[18] gan y cynigir bod yr allyriadau hyn o fewn cwmpas Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU. Rydym hefyd yn bwriadu egluro bod gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU yn berthnasol i longau 5000GT ac uwch.

Byddai angen i ni hefyd gynnwys llongau a symudiadau llongau nad ydynt yn gwasanaethu'r pwrpas o gludo cargo neu deithwyr at ddibenion masnachol. Er enghraifft, y rhai sy'n darparu cymorth neu wasanaethau i weithfeydd ar y môr o fewn yr EEZ. Ar hyn o bryd mae'r rhain wedi'u heithrio o gyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU, ond o ystyried y diffiniad arfaethedig o daith ddomestig, a amlinellir yn yr adran 'Diffiniad o Daith Ddomestig' uchod, bydd angen eu cynnwys yng ngofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU.

Yn ail, rydym yn cynnig cynnwys allyriadau methan ac ocsid nitrus o weithgaredd morwrol o fewn gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU; nid yw'r ddau ohonynt o fewn cwmpas cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU ar hyn o bryd.

Yn drydydd, rydym yn bwriadu i ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU gyd-fynd â'r pwynt rhwymedigaeth arfaethedig ar gyfer CMA y DU[19]. Rydym yn cynnig mai'r endid â chyfrifoldeb ddylai fod y perchennog cofrestredig, ac eithrio pan fo cyfrifoldeb wedi'i ddirprwyo i'r endid sydd wedi cymryd cyfrifoldeb am weithrediad y llong a'r dyletswyddau a osodir gan y Cod Rheoli Diogelwch Rhyngwladol (ISM).

Yn bedwerydd, bydd angen i ni sicrhau bod cyfundrefn reoleiddiol gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU yn cyfateb â CMA y DU. Ar hyn o bryd o dan gyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU, nid yw cynlluniau monitro allyriadau yn cael eu cyflwyno i'r rheoleiddiwr ond i ddilyswyr achrededig, gyda'r rheoleiddiwr heb unrhyw olwg uniongyrchol o'r cynlluniau monitro, na chyfle i'w cymeradwyo. O ystyried goblygiadau posibl cydymffurfiaeth â CMA y DU, rydym yn bwriadu mynnu bod cynlluniau monitro allyriadau yn cael eu cyflwyno i'r rheoleiddiwr i'w cymeradwyo, yn hytrach na chael eu hasesu gan y dilyswr. Yn ogystal, o dan drefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU ar hyn o bryd, caiff Dogfen Gydymffurfio (DoC) ei chyhoeddi gan y dilyswr i ddynodi cydymffurfiaeth â'r cynllun. Rydym yn bwriadu dileu'r gofyniad hwn o ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU, yn amodol ar gydymffurfio â chyfraith ryngwladol. Rydym hefyd yn bwriadu bod angen cynllun monitro ac adroddiad allyriadau blynyddol fesul gweithredwr, yn hytrach na fesul llong, i symleiddio'r gofynion ar gyfer y diwydiant.

Yn olaf, mae darpariaeth yng nghyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU ar gyfer y defnydd o fiodanwydd, sy'n gosod allyriadau biodanwydd fel sero. Rydym yn awyddus i ddeall y ffordd orau o roi cyfrif am y defnydd o fiodanwydd neu danwyddau cynaliadwy eraill a ddefnyddir yn y sector morwrol o fewn CMA y DU, a hefyd sut y gallem ystyried allyriadau cylch bywyd o'r holl danwydd morwrol o fewn CMA y DU. O ran yr olaf, gwyddom fod cryn waith yn cael ei wneud ar draws y diwydiant morwrol i ystyried allyriadau cylch bywyd, ac felly rydym am ddeall gan ymgyngoreion beth yw ffactorau allyriadau gorau[20] pob ffynhonnell tanwydd ac ynni i'w defnyddio ym methodoleg Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU, ac eithrio ffactorau trosi nwyon tŷ gwydr ar gyfer adroddiadau Llywodraeth y DU, ac os yw'r ffactorau allyriadau hyn yn addas i'r diben wrth gyfrifo cylch bywyd allyriadau CO2e. Gelwir allyriadau cylch bywyd yn allyriadau Well-to-Wake hefyd. Maent yn cael eu diffinio fel cyfanswm yr:

[18] Mae teithiau rhwng y DU a gwledydd y tu allan i'r AEE, gan gynnwys eu hallyriadau wrth angorfa, eisoes wedi'u cynnwys o fewn cynllun Monitro, Adrodd a Dilysu y DU.

[19] O dan y canllawiau cyfredol, MIN 669 (M+F) Gwelliant 1 - Adrodd data allyriadau yng nghyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU, mae'n ofynnol i weithredwyr llongau fonitro allyriadau gyda'r bwriad o gydgrynhoi data mewn adroddiad allyriadau blynyddol.

[20] Mae ffactorau allyriadau yn cynrychioli'r allyriadau fesul uned o danwydd neu ynni a ddefnyddir.

- allyriadau nwyon tŷ gwydr sy'n cael eu cynhyrchu trwy weithredu llongau morwrol, a elwir hefyd yn allyriadau *Tank-to-Wake*; a'r
- allyriadau nwyon tŷ gwydr o gynhyrchu a dosbarthu'r tanwydd a ffynonellau ynni eraill (e.e. trydan) sy'n cael eu defnyddio gan longau morwrol, a elwir hefyd yn allyriadau *Well-to-Tank*

Mae'r Adran Drafnidiaeth hefyd yn bwriadu gwneud y newidiadau uchod i drefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU ei hun. Gwneir hyn fel nad oes dwy set o ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu sy'n debyg ond ychydig yn wahanol y mae angen i weithredwyr morwrol gydymffurfio â nhw er mwyn osgoi baich ar weithredwyr. Rydym yn awyddus i ofyn am safbwyntiau ar hyn drwy'r ymgynghoriad.

Cwestiynau

26. **Ydych chi'n cytuno y dylem ddefnyddio cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU fel sail ar gyfer CMA y DU, gyda gwyriadau at ddibenion gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU fel yr amlinellir? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

27. **Ydych chi'n cytuno y dylai cymeradwyo cynlluniau monitro ar gyfer y sector morwrol fod yn unol â phrosesau CMA presennol y DU? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

28. **Ydych chi'n cytuno y dylem ddileu'r gofyniad am Ddogfen Gydymffurfiaeth o ofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

29. **Pa un yw'r ffordd orau i ni roi cyfrif am fiodanwydd a thanwydd cynaliadwy eraill a ddefnyddir yn y sector morwrol yn y cynllun? Pa un yw'r ffordd orau i ni allu ystyried allyriadau cylch bywyd ar gyfer tanwydd a ddefnyddir yn y sector morwrol yn y cynllun? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

30. **Pa ffactorau allyriadau nwyon tŷ gwydr ar gyfer pob tanwydd a ffynhonnell ynni morwrol fyddai'n fwyaf priodol i'w defnyddio o dan y cynllun? A yw'r ffactorau allyriadau hyn yn addas i'r diben ar gyfer cyfrifo cylch bywyd allyriadau CO_2e? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

31. **Ydych chi'n cytuno y dylid gwneud y newidiadau a amlinellir uchod i drefn Monitro, Adrodd a Dilysu bresennol y DU hefyd? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Pwynt Rhwymedigaeth

Byddem yn gwerthfawrogi safbwyntiau rhanddeiliaid ar agweddau pellach ar y polisi sy'n ymwneud ag aseinio'r cyfrifoldeb am gydymffurfiaeth, ac ar y potensial i adennill costau o ystyried egwyddor y llygrwr sy'n talu, mewn achosion lle nad yw'r endid â chyfrifoldeb yn weithredwr masnachol.

Dull o Ddiffinio'r Endid â Chyfrifoldeb

Mae'r endid â chyfrifoldeb yn gyfrifol am gydymffurfio â rhwymedigaethau CMA y DU, gan gynnwys y cais am y cynllun monitro, monitro ac adrodd ar allyriadau, ac ildio Lwfansau'r DU (UKA).

Yn Ymateb yr Awdurdod ym mis Gorffennaf 2023, amlinellwyd bwriad i gymhwyso CMA y DU i berchennog y llong, neu i ba bynnag endid arall sydd wedi cymryd cyfrifoldeb am weithrediad y llong gan y perchennog a'r dyletswyddau a osodwyd gan y Cod ISM, megis rheolwr technegol neu'r sawl sy'n siartro cychod y gellir eu llogi heb griw.

Rydym yn cydnabod y gallai fod yn well gwyro oddi wrth y diffiniad presennol o'r endid â chyfrifoldeb ar gyfer cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU, er mwyn i rwymedigaethau CMA y DU allu cael eu cyfeirio at ba un bynnag o'r endidau uchod sydd fwyaf addas i weithredu'r mesurau angenrheidiol.[21] Rydym yn cynnig felly y dylid cymhwyso CMA y DU i'r perchennog cofrestredig, ac eithrio lle dirprwywyd y cyfrifoldeb hwnnw gan gytundeb contractiol i'r endid fel uchod sydd wedi cymryd cyfrifoldeb am weithrediad y llong a'r dyletswyddau a osodir gan y Cod Rheoli Diogelwch Rhyngwladol (ISM).

Rydym hefyd yn cynnig, pan fo cyfrifoldeb am gydymffurfio wedi'i ddirprwyo'n gontractiol fel uchod, y dylid rhoi hysbysiad i'r rheoleiddiwr perthnasol sy'n amlinellu'n glir bod y perchennog cofrestredig wedi mandadu endid o'r fath yn briodol i gydymffurfio â rhwymedigaethau CMA y DU. Os na fydd hysbysiad boddhaol yn cael ei dderbyn, rydym yn cynnig symud yn ddiofyn i gymhwyso'r rhwymedigaethau i'r perchennog cofrestredig.

Deallwn y bydd y dull hwn mewn sawl achos yn cymhwyso'r cynllun i'r endid sydd fel arfer yn gyfrifol am benderfyniadau sy'n effeithio ar allyriadau nwyon tŷ gwydr llong (e.e., dewis cargo, llwybr, a chyflymder). Rydym hefyd yn credu bod y dull hwn yn gydnaws â safbwyntiau a fynegwyd mewn ymateb i ymgynghoriad "Datblygu CMA y DU" ar liniaru'r baich gweinyddol. Fel yr eglurwyd yn yr adran uchod, rydym yn cynnig alinio'r diffiniad o'r endid â chyfrifoldeb ar gyfer cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU ac ar gyfer CMA y DU ac, mewn llawer o achosion, gall yr endid sydd â'r cyfrifoldeb presennol am rwymedigaethau Monitro, Adrodd a Dilysu'r UE/CMA yr UE, a/neu System Casglu Data Defnydd Olew Tanwydd (DCS) yr IMO hefyd fod yn gyfrifol am rwymedigaethau CMA y DU.

Byddai gennym hefyd ddiddordeb mewn cael barn rhanddeiliaid ar ddulliau eraill. Gallai hyn gynnwys cymhwyso rhwymedigaethau CMA y DU i'r endid sydd wedi cymryd cyfrifoldeb am weithrediad y llong a'r dyletswyddau a osodir gan y Cod ISM yn unig, neu ar yr endid hwn oni bai bod perchennog y llong yn datgan i'r rheoleiddiwr perthnasol ei fod yn cadw cyfrifoldeb CMA y DU.

Adennill Costau

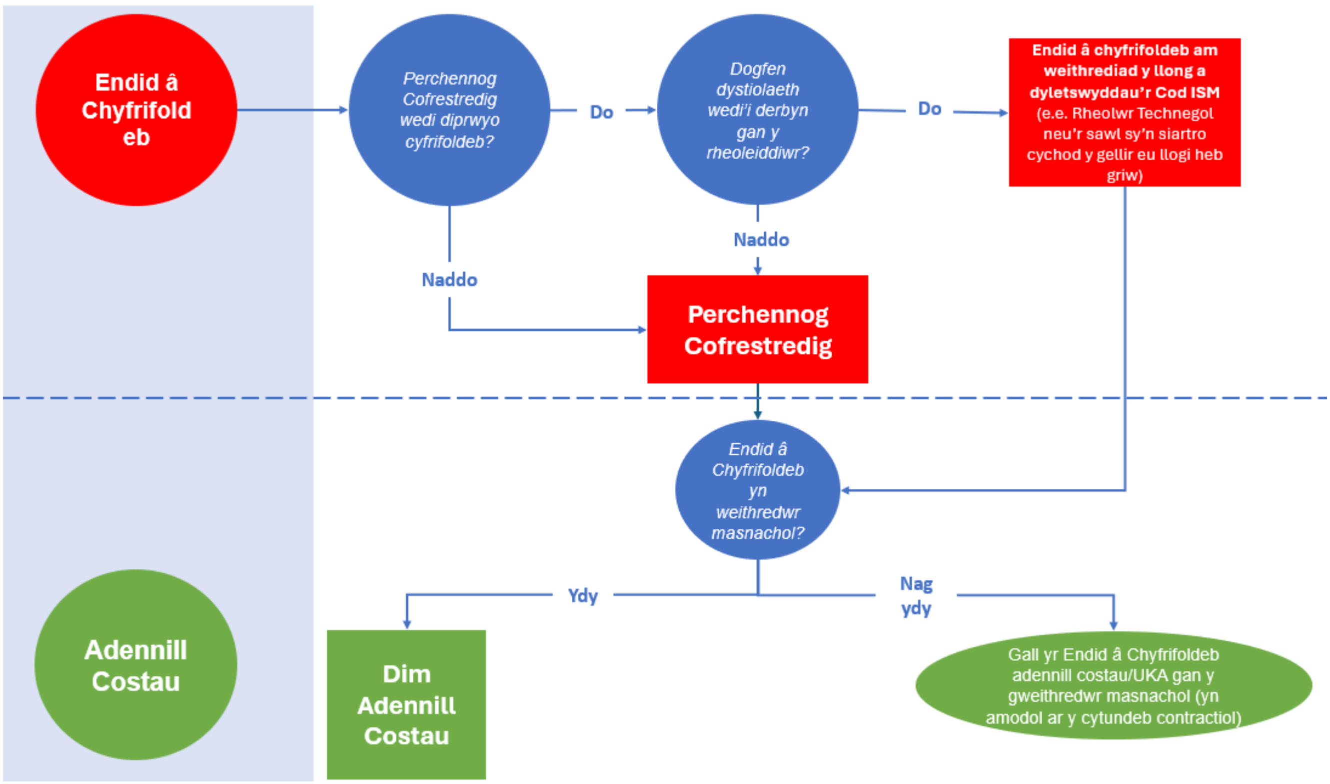
Yn Ymateb yr Awdurdod, gwnaethom hefyd nodi'r adborth, yn dibynnu ar drefniadau contractiol, efallai na fydd yr endid â chyfrifoldeb ym mhob achos yn gyfrifol am benderfyniadau sy'n effeithio ar allyriadau nwyon tŷ gwydr llong. O ystyried yr egwyddor mai'r

[21] Ar hyn o bryd mae'r rhwymedigaethau cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu'r DU yn cael eu cymhwyso i'r perchennog llongau neu ba bynnag sefydliad neu unigolyn arall sydd wedi cymryd cyfrifoldeb am weithredu'r llong oddi wrth berchennog y llong. Bwriadwn i hyn gyd-fynd â diffiniad arfaethedig CMA y DU uchod, trwy ei gwneud yn ofynnol i'r ddogfennaeth honno gael ei chyflwyno i'r rheoleiddiwr perthnasol yn achos dirprwyo rhwymedigaethau CMA y DU. Eglurir yr aliniad hwn yn fanylach yn adran "Cyfundrefn Monitro, Adrodd a Dilysu allyriadau CO22 o longau (Monitro, Adrodd a Dilysu) a gofynion Monitro, Adrodd a Dilysu CMA y DU".

llygrwr sy'n talu, dywedasom y byddem yn archwilio'r potensial i'r endid â chyfrifoldeb adennill costau cydymffurfio oddi wrth y gweithredwr sy'n gyfrifol am benderfyniadau o'r fath.

Yn ôl yr hyn a ddeallwn, bydd y partïon contractiol yn gallu cytuno ar hawl yr endid â chyfrifoldeb i adennill costau, yn ogystal ag agweddau ymarferol ar adennill y costau hynny, trwy gynnwys cymalau mewn cytundebau contractiol ar gyfrifoldebau masnachu allyriadau. Felly, nid ydym yn bwriadu gorfodi adennill costau. Fodd bynnag, rydym yn parhau i fod yn awyddus i ddeall i ba raddau y gellir diwygio cytundebau contractiol perthnasol i gyfrif am adennill costau yng nghyd-destun yr egwyddor mai'r llygrwr sy'n talu.

Yn seiliedig ar y ddealltwriaeth hon o adennill costau, credwn y dylai'r dull arfaethedig o ddiffinio'r endid â chyfrifoldeb hefyd hwyluso mwy o rannu gwybodaeth rhwng perchnogion (a/neu reolwyr technegol a'r sawl sy'n siartro cychod y gellir eu llogi heb griw), a gweithredwyr masnachol. Credwn y dylai gymell y rhai y bydd costau'n cael eu hadennill oddi wrthynt i weithredu'n fwy effeithlon, ac i geisio gweithredu llongau mwy effeithlon, a ddylai hefyd gymell perchnogion i gyflenwi llongau mwy effeithlon.



Ffigur 5: Diagram i ddangos y dull arfaethedig o ddiffinio'r endid â chyfrifoldeb, a'n dealltwriaeth o'r potensial ar gyfer adennill costau gan yr endid â chyfrifoldeb hwnnw.

Cwestiynau

32. **Ydych chi'n cytuno â'r dull arfaethedig o ddiffinio'r endid â chyfrifoldeb? (Ydw/Nag ydw) Esboniwch eich ymateb, gan gynnwys eich barn ar ofynion dirprwyo cyfrifoldeb, ac ar y sefyllfa ddiofyn arfaethedig lle nad yw'r gofynion hynny'n cael eu bodloni. Os nad ydych yn cytuno, amlinellwch y dull amgen a ffefrir gennych.**

33. **Ydych chi'n cytuno â'n dealltwriaeth o'r gallu i'r endid â chyfrifoldeb geisio hawl i adennill costau? (Ydw/Nag ydw) Esboniwch eich ymateb, gan gynnwys i ba raddau y byddech yn disgwyl i drefniadau contractiol gael eu hadolygu.**

Canllawiau

Rydym yn cydnabod y bydd angen cymorth ar gyfranogwyr i weithredu'r mesurau a drafodwyd yn yr ymgynghoriad hwn oherwydd bydd trafnidiaeth forwrol yn sector newydd ei gwmpasu.

Bwriadwn ddarparu canllawiau er mwyn ymdrin â gofynion sector-benodol a chefnogi cyfranogwyr i gyflawni eu rhwymedigaethau CMA y DU. Er enghraifft, gall canllawiau fod o gymorth i gyfranogwyr wrth iddynt gydymffurfio â'r rhwymedigaethau Monitro, Adrodd a Dilysu, a deall y gofynion hysbysu pan fo'r cyfrifoldeb am gydymffurfio yn cael ei ddirprwyo, fel yr amlinellir uchod.

Bwriadwn gyflwyno'r canllawiau hyn cyn gweithredu'r drefn o 2026.

Cwestiynau

34. **Ar ba agweddau ar y cynigion polisi y dylem gynhyrchu canllawiau, ac i ba amserlen? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Effeithiau'r cynllun

Effeithiau datgarboneiddio

Mae'r egwyddorion amgylcheddol, fel y'u nodir yn Neddf yr Amgylchedd 2021, wedi'u hymgorffori o fewn rhesymeg polisi Cynllun Masnachu Allyriadau (CMA) y DU. CMA y DU yw ein prif fecanwaith ar gyfer prisio'r 'allanoldeb carbon' y mae allyriadau nwyon tŷ gwydr yn ei gynrychioli, yn unol â'r egwyddor mai'r llygrwr sy'n talu. Bydd ehangu'r cynllun i sectorau a thechnolegau newydd yn cynyddu cwmpas y cynllun ac yn dal mwy o allyriadau, a dylai arwain at ganlyniadau datgarboneiddio cadarnhaol i'r sector sy'n cael eu harchwilio ymhellach yn yr adran hon.

Rydym yn rhagweld y bydd ehangu CMA y DU yn helpu i fynd i'r afael â'r mater nad yw cost tanwydd morwrol ar hyn o bryd yn adlewyrchu cost amgylcheddol allyriadau o'r tanwyddau hyn. Bydd defnyddio pris carbon trwy CMA y DU hefyd yn helpu i gryfhau'r cymhellion i ddefnyddio tanwydd a thechnolegau allyriadau nwyon tŷ gwydr sero neu agos at sero, sydd fel arfer yn ddrytach na'u cymheiriaid confensiynol. Cefnogir hyn gan adroddiad diweddar ar gyfer Awdurdod y Môr a Gwylwyr y Glannau sy'n nodi'r cyfraniad pwysig y gallai prisio carbon ei wneud wrth bontio'r bwlch rhwng technolegau confensiynol a dewisiadau di-allyriadau amgen (Marine Capital Ltd, UMAS a Chofrestr Lloyd's, 2022[22]). Mae Baresig, et al (2022)[23] hefyd yn datgan bod "angen polisi ar frys i gau'r bwlch cystadleurwydd" rhwng mathau o danwydd gan argymell defnyddio offerynnau economaidd a mesurau sy'n seiliedig ar y farchnad (fel masnachu allyriadau) i wneud hynny. Yn y tymor byr iawn, rydym hefyd yn disgwyl y bydd CMA y DU yn helpu i gymell effeithlonrwydd gweithredol yn ystod teithiau, fel stemio araf. Bydd y neges a anfonir gan gap CMA y DU hefyd yn galluogi gweithredwyr i gynllunio ar amserlen hirach, ac felly bydd yn helpu i gymell defnyddio technolegau sy'n dod i'r amlwg ar hyn o bryd

[22] Marine Capital, Lloyd's Register, UMAS. (2022) UK Domestic Shipping Mobilising Investment in Net Zero. Astudiaeth a gyd-noddir gan Awdurdod y Môr a Gwylwyr y Glannau, Tachwedd 2022, Llundain – Ar gael yn https://maritime.lr.org/l/941163/2022-11-30/5yv5t/941163/1669801621zvSdKYcO/UK_Domestic_Shipping_Mobilising_Investment_in_Net_Zero.pdf

[23] Baresic, D., Rojon, I., Shaw, A., Rehmatulla, N. (2022) Closing the Gap: An Overview of the Policy Options to Close the Competitiveness Gap and Enable an Equitable Zero-Emission Fuel Transition in Shipping. Paratowyd gan UMAS, Ionawr 2022, Llundain - Ar gael yn https://www.globalmaritimeforum.org/content/2021/12/Closing-the-Gap_Getting-to-Zero-Coalition-report.pdf

fel llongau sy'n cael eu pweru gan fatri neu beiriannau hydrogen a rhai sy'n deillio o hydrogen. Mae atodiad dadansoddol yr ymgynghoriad hwn yn rhoi rhagor o fanylion am effeithiau datgarboneiddio ehangu CMA y DU i gwmpasu'r sector morwrol.

Bydd ein bwriad i gynnwys allyriadau wrth angorfa mewn porthladdoedd yn y DU o bob llong 5000GT ac uwch, ni waeth a ydynt yn gwneud taith ddomestig neu ryngwladol, hefyd yn cefnogi datgarboneiddio ymhellach yn y sector. Bydd gwneud hyn yn helpu i annog defnyddio pŵer y glannau[24] yn hytrach na thanio peiriannau pan fyddant wedi docio yn y porthladd. Gall defnyddio pŵer y glannau arwain at ostyngiad mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr, er enghraifft mae prosiect SEA CHANGE Port Rhyngwladol Portsmouth a ariennir gan y llywodraeth[25] (wedi'i ariannu o dan gystadleuaeth Llongau a Seilwaith Allyriadau Sero £80m yr Adran Drafnidiaeth) yn amcangyfrif y bydd y system pŵer y glannau yn arbed dros 20,000 tunnell o CO_2 bob blwyddyn.

Mae tystiolaeth yn awgrymu hefyd y gall defnyddio pŵer y glannau arwain at ostyngiad sylweddol mewn allyriadau llygredd aer o longau wrth angorfa[26], o ystyried bod llygryddion aer yn cael eu rhyddhau yn ogystal ag allyriadau nwyon tŷ gwydr.

Fodd bynnag, rydym yn ymwybodol na fydd CMA y DU yn gweithredu ar ei ben ei hun. Yn ogystal â phris carbon, mae polisïau eraill i oresgyn rhwystrau eraill i ddatgarboneiddio yn y sector. Bydd hyn yn cynnwys mesurau i gynyddu'r defnydd o danwydd a ffynonellau ynni yn y dyfodol, mwy o effeithlonrwydd ynni a hyrwyddo arloesedd, ymchwil a datblygu, a rôl allweddol seilwaith y porthladd o ran galluogi datgarboneiddio llongau. O ran y pwynt olaf, mae gan Swyddfa Llongau'r DU £206 miliwn ar gyfer Lleihau Allyriadau (UK SHORE) er mwyn hybu datblygiadau gwyddonol a thechnolegol y sector morwrol.

Mae'r Awdurdod yn ymwybodol hefyd bod llawer o'r technolegau a fydd yn cefnogi'r sector i ddatgarboneiddio yn eu camau cynnar ar hyn o bryd. Fodd bynnag, cafwyd enghreifftiau o systemau gyrru allyriadau sero neu'n agos at sero sy'n gweithredu neu'n cael eu treialu ar hyn o bryd, gyda rhai ohonynt wedi'u cefnogi gan raglen SHORE y DU. Er enghraifft, mae prosiectau a gefnogir gan UK SHORE yn cynnwys systemau gyriad hybrid hydrogen-drydanol[27], datblygiad peiriannau tanio amonia/hydrogen ar gyfer llongau[28], peiriannau tanio hydrogen[29], technoleg gyriad gwynt[30] a rhwydweithiau o seilwaith gwefru morol[31] ymysg eraill. Rydym yn awyddus i ddeall gan ymgyngoreion sut y gall CMA y DU gefnogi datblygiad technolegau o'r fath ymhellach ac a fydd y llinellau amser yr ydym wedi'u hamlinellu ar gyfer ehangu CMA y DU i'r sector morwrol yn cefnogi hyn, yn enwedig o ystyried bod llawer o'r technolegau sy'n cael eu datblygu yn dal i fod yn y camau cynnar. Mae'r technolegau hyn

[24] Pŵer y glannau yw cyflenwi pŵer trydanol ar y glannau i long wrth angorfa er mwyn i'w phrif beiriannau a'i pheiriannau ategol ddiffodd. Mae hyn yn cyflenwi egni sy'n ofynnol pan fydd y llong yn y porthladd e.e. goleuadau, galïau ac aerdymheru.

[25] https://portsmouth-port.co.uk/about-us/sustainability/sea-change/

[26] Er enghraifft, gweler https://www.epa.gov/ports-initiative/shore-power-technology-assessment-us-ports

[27] Centre for Future Clean Mobility (2023), £5.5M Transship II Project To See Major UK Research Vessel Powered By Hydrogen. https://futurecleanmobility.com/5-5m-transship-ii-project-to-see-major-uk-research-vessel-powered-by-hydrogen/

[28] UKRI (2023), Clean maritime: unlocking green fuel solutions. https://www.ukri.org/news-and-events/responding-to-climate-change/developing-new-behaviours-and-solutions/clean-maritime-unlocking-green-fuel-solutions/

[29] Carnot (2023), Carnot wins £2.3m grant to deploy Hydrogen Auxiliary Power unit for Marine. https://carnotengines.com/hydrogen-auxiliary-engine/

[30] Offshore Energy (2023), Smart Green Shipping, NTS to collaborate on new wing sail designs. https://www.offshore-energy.biz/smart-green-shipping-nts-to-collaborate-on-new-wing-sail-designs/

[31] Prifysgol Plymouth (2023). £3.2million project aims to enable south coast boat owners to transition to clean maritime. https://www.plymouth.ac.uk/news/project-aims-to-enable-south-coast-boat-owners-to-transition-to-clean-maritime

hefyd yn hanfodol, gan eu bod yn aml yn llongau 'sero neu'n agos at sero', a elwir weithiau yn 'garbon isel', sy'n ofynnol ar gyfer llongau mwy neu'r rhai sydd â chylchoedd gweithredol hirach.

Cwestiynau

35. **A yw'r adran uchod yn cynnwys holl effeithiau datgarboneiddio tymor byr a thymor hir perthnasol CMA y DU? (Ydy/Nac ydy) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

36. **Ym mha ffordd arall y gallai CMA y DU gefnogi datgarboneiddio yn y sector? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

37. **Ydych chi'n ystyried y bydd cymhwyso CMA y DU yn cael unrhyw effeithiau amgylcheddol pellach, cadarnhaol neu negyddol? (Ydw/Nac ydw) Os credwch y byddant yn negyddol, a oes unrhyw fesurau lliniaru y gellid eu cymryd? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Effeithiau dosbarthiadol posibl a risg dadleoli carbon

Mae sector morwrol y DU yn cyflenwi myrdd o wasanaethau a seilwaith ledled y DU. Yn 2019, cyfrannodd y sector 227,100 o swyddi yn uniongyrchol ac oddeutu £18.7 biliwn i GYC y DU.[32]. Mae hefyd yn sector amrywiol gydag amrywiaeth o ran mathau a meintiau llongau yn cyflawni'r swyddogaethau hyn. Felly, bydd canlyniadau gweithredu'r polisi yn cael effaith amrywiol ar wahanol wasanaethau, sectorau neu rannau o gymdeithas.

Rydym wedi ymrwymo i sicrhau nad yw'r polisi hwn yn effeithio'n ormodol ar rai rhannau o gymdeithas neu is-sectorau yn anghymesur. Yn yr ymgynghoriad diwethaf, amlinellodd llawer o'r ymatebwyr fod barnu beth fydd yr effeithiau yn heriol gan fod cwmpas y polisi a dull cymhwyso'r pris carbon (gweithgaredd llong, tanwydd a gyflenwir, neu hybrid) i'w penderfynu o hyd. Wrth roi mwy o fanylion ynghylch cwmpas a chymhwysiad CMA y DU drwy'r ymgynghoriad hwn, rydym yn awyddus i ddysgu rhagor ynghylch barn rhanddeiliaid ar effeithiau posibl penodol y polisi.

Rydym hefyd wedi ystyried risgiau dadleoli carbon posibl ac yn ystyried bod hyn yn gymharol isel, o ystyried tebygrwydd ein cynigion i'r rhai a gyflwynir gan yr UE gan mai llawer o wledydd yr UE yw ein cymdogion agosaf.

Ar gyfer rhai teithiau byr, soniwyd yn yr ymgynghoriad blaenorol y gallai newid dulliau teithio i fathau eraill o drafnidiaeth fod yn risg – yn enwedig i sectorau nad ydynt yn wynebu pris carbon uniongyrchol. Yn 2022, comisiynodd yr Adran Drafnidiaeth a'r Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol astudiaeth ymchwil a gynhaliwyd gan Frontier Economics er mwyn deall yn well y risgiau posibl o ddadleoli carbon, dadleoli carbon mewnol, a'r anfantais gystadleuol o ganlyniad i ehangu CMA y DU i gynnwys y sector morwrol domestig, gyda ffocws penodol ar lwybrau rhwng Prydain Fawr a Gogledd Iwerddon. Canfu'r adroddiad, ar gyfer y tri llwybr[33] rhwng Prydain Fawr a Gogledd Iwerddon y canolbwyntiwyd arnynt, bod ehangu CMA y DU i'r sector morwrol domestig yn debygol o fod yn gymhelliant cryf i gyflymu datgarboneiddio. Canfu hefyd fod y risg o ddadleoli carbon, dadleoli carbon mewnol, ac anfantais gystadleuol, o ganlyniad i ehangu CMA y DU i'r sector morwrol domestig, i gyd yn isel. Yn benodol, roedd y risg yn isel pe bai cynigion morwrol domestig CMA yr UE ar waith. Pe na bai cynigion yr UE ar

[32] Maritime UK (2022), State of the Maritime Nation 2022, https://www.maritimelondon.com/wp-content/uploads/2022/06/CEBR-report-2022pdf.pdf

[33] Yn yr astudiaeth achos, y tri llwybr oedd Belfast-Lerpwl, Heysham-Warrenpoint a Southampton-Belfast.

waith, yna byddai'r risg o ollwng carbon, dadleoli carbon mewnol, ac anfantais gystadleuol i gyd yn uwch.

Croesawn dystiolaeth gan ymgyngoreion ynghylch y lefel y risg o ddadleoli carbon a newid dulliau teithio i fathau eraill o drafnidiaeth o gymhwyso CMA y DU i'r sector morwrol.

Cwestiynau

38. **Ydych chi'n credu y bydd cymhwyso CMA y DU yn arwain at unrhyw effeithiau andwyol ar unrhyw gymunedau neu ranbarthau penodol, neu is-sectorau'r economi forwrol? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

39. **Ydych chi'n credu y bydd cymhwyso CMA y DU yn arwain at unrhyw ddadleoli carbon neu newid dulliau teithio i fathau eraill o drafnidiaeth? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Ystyriaethau Cydraddoldeb

Yn ôl dyletswydd cydraddoldeb y sector cyhoeddus (PSED) (a.149 Deddf Cydraddoldeb 2010), mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus ystyried sut mae polisïau neu benderfyniadau yn effeithio ar bobl sy'n cael eu hamddiffyn o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010. Mae Awdurdodau Cyhoeddus yn rhoi sylw dyledus i'r angen i gyflawni'r amcanion a nodir o dan a149 Deddf Cydraddoldeb 2010:

(a) dileu gwahaniaethu, aflonyddu, erledigaeth, ac unrhyw ymddygiad arall a waherddir o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010;

(b) hyrwyddo cyfle cyfartal rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchodedig berthnasol a phobl nad ydynt yn ei rhannu;

(c) meithrin perthynas dda rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchodedig berthnasol a phobl nad ydynt yn ei rhannu.

Cwestiynau

40. **Ydych chi o'r farn y bydd cymhwyso CMA y DU i'r sector morwrol yn arwain at unrhyw effeithiau i unrhyw grwpiau sydd â nodweddion gwarchodedig o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010? Ac a ydych yn ystyried y gellid cynllunio unrhyw elfennau o ehangu CMA y DU i'r sector morwrol i gyflawni'r amcanion a nodir o dan a149 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Adran B: Posibilrwydd ehangu CMA y DU ymhellach i allyriadau morwrol ychwanegol

Mae'r adran hon yn gofyn am safbwyntiau ar:

- Adolygiad arfaethedig o'r trothwy erbyn diwedd 2028.
- Y posibilrwydd o gynnwys allyriadau rhyngwladol yn CMA y DU yn y dyfodol, a sut y gallai hyn weithio.

Adolygiad o'r trothwy ar gyfer y cynllun yn y dyfodol

Mae'r Awdurdod yn bwriadu cymhwyso CMA y DU i longau 5000GT ac uwch a gweithredu hynny yn 2026, oherwydd y rhesymau a amlinellir yn yr adran *Trothwy* uchod. Fodd bynnag, mae gan yr Awdurdod ddiddordeb mewn archwilio a allai trothwy is arwain at ddatgarboneiddio cost-effeithiol ar gyfer llongau llai. Rydym hefyd yn ymwybodol bod hanner ymatebwyr yr ymgynghoriad blaenorol wedi galw am drothwy is na 5000GT i longau llai. Byddai'n well gan rai rhanddeiliaid drothwy penodol o 400GT, trothwy cydnabyddedig arall o fewn y diwydiant.

Mae'r Awdurdod yn bwriadu adolygu'r trothwy erbyn diwedd 2028, i gyd-fynd ag adolygiad system gyfan o weithrediadau CMA y DU yn 2028. Bydd yr adolygiad hwn yn ystyried sut mae'r cynllun yn gweithio i longau 5000GT ac uwch, ymarferoldeb ymgymryd â Monitro, Adrodd a Dilysu llongau rhwng 400GT a 5000GT, yn ogystal â chaniatáu inni ddeall yn well effeithiau gostwng y trothwy ar weithredwyr a rhai is-sectorau; fel y diwydiant pysgota. Yn yr un modd, rydym hefyd yn awyddus i ddeall a allai unrhyw allyriadau o ddyfrffyrdd mewndirol a chychod hamdden gael eu dal gan drothwy o 400GT. Mae tystiolaeth gyfyngedig ar gael ynghylch tunelledd gros y llongau hyn ac er ein bod yn rhagweld y byddai cyfran fawr o'r llongau o dan 400GT, byddem yn croesawu unrhyw ddata i wella'r amcangyfrifon hyn.

Cwestiynau

41. **Ydych chi'n cytuno y gallai trothwy is gefnogi'r sector morwrol i ddatgarboneiddio? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

42. **Pe baem yn gostwng y trothwy, ydych chi'n cytuno y dylai hynny fod i 400GT? (Ydw/Nac ydw) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

43. **A yw'n ymarferol i longau rhwng 400GT a 5000GT ymgymryd â gofynion monitro, adrodd a dilysu? (Ydy/Nac ydy) A ddylai trefn fonitro symlach fodoli pe bai'r trothwy yn cael ei ostwng? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

44. **A fyddai unrhyw ddyfrffyrdd mewndirol neu gychod hamdden yn cael eu cynnwys yn y trothwy 400GT? (Byddai/Na fyddai) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

45. **Pa ddyddiad fyddai'n addas ar gyfer gostwng y trothwy pe baem yn ei ostwng yn y dyfodol? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

46. **Beth fydd effeithiau gostwng y trothwy? A fyddai unrhyw is-sectorau yn cael eu heffeithio'n anghymesur? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Darpariaeth Llwybrau Rhyngwladol

Roedd yr ymatebion i'n hymgynghoriad blaenorol yn ei gwneud yn glir bod diddordeb mewn ehangu darpariaeth CMA y DU i gwmpasu cyfran o allyriadau morwrol rhyngwladol. Er na wnaethom ofyn cwestiwn uniongyrchol ar ddarpariaeth ryngwladol, codwyd y mater gan lawer o ymatebwyr a atebodd ein cwestiwn ar deithiau domestig.

Mae'r Awdurdod yn cydnabod mai'r brif ffordd o fynd i'r afael ag allyriadau rhyngwladol o hyd yw'r camau amlochrog a gymerir yn y Sefydliad Morwrol Rhyngwladol (IMO). Nid ydym ar hyn o bryd yn ystyried ehangu allyriadau o fewn cwmpas ar gyfer pob taith ryngwladol y tu hwnt i deithiau o bosibl rhwng y DU a'r AEE ar gyfer 2026. Fodd bynnag, rydym yn gweld gwerth mewn archwilio sut y gallai cynnwys allyriadau rhyngwladol o bosibl weithio yn y dyfodol, pe bai camau amlochrog trwy'r IMO yn cael eu gohirio, neu'n profi i fod yn annigonol i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr o longau rhyngwladol. Byddai hyn yn cynnwys edrych yn benodol ar ba gyfran o allyriadau ddylai fod o fewn cwmpas a phryd y dylid ehangu, gan weithredu unrhyw gamau angenrheidiol i osgoi cyfrif allyriadau ddwywaith neu godi ddwywaith ar allyriadau ar draws sawl cynllun neu effeithiau andwyol ar weithredwyr y DU.

Cwestiynau

Pe bai'r amodau a amlygir uchod yn yr IMO yn cael eu gwireddu;

47. **A ddylid ehangu CMA y DU i gynnwys allyriadau o bob taith ryngwladol sy'n dechrau neu'n gorffen yn y DU yn y dyfodol? (Dylid/Na ddylid) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

48. **Os ydych chi'n cytuno â'r uchod, a ydych chi'n credu y dylid darparu ar gyfer 50% o allyriadau o deithiau llongau o fewn cwmpas ar daith ryngwladol sy'n dechrau neu'n gorffen yn y DU o dramor? (Dylid/Na ddylid) Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

49. **Os ydych chi'n cefnogi cynnwys teithiau rhyngwladol, a oes gennych chi farn ynghylch pryd y dylid gweithredu hyn? Esboniwch eich ymateb, gan roi tystiolaeth os yw hynny'n bosibl.**

Camau nesaf

Caiff yr ymatebion i'r ymgynghoriad hwn eu defnyddio i ddatblygu penderfyniadau polisi terfynol ar gyfer gweithredu.

Bydd yr ymgynghoriad ar agor am 8 wythnos cyn ei gau. Yna bydd yr Awdurdod yn gweithio drwy'r ymatebion ac yn anelu at gyhoeddi Ymateb Llywodraeth yr Awdurdod maes o law, gyda'r bwriad o gyhoeddi manylion gweithredu cyn dechrau'r cynllun yn 2026.

Mae'r ymgynghoriad hwn ar gael yn: www.gov.uk/government/consultations/uk-ets-scope-expansion-maritime-sector

Os bydd arnoch angen fersiwn o'r ddogfen hon mewn fformat mwy hygyrch, e-bostiwch alt.formats@energysecurity.gov.uk. Rhowch wybod pa fformat sydd ei angen arnoch. Byddai'n ddefnyddiol inni gael gwybod pa dechnoleg gynorthwyol rydych chi'n ei defnyddio.