Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU: Ymgynghoriad ar Effaith Rhoi'r Gorau i Ddyraniadau Am Ddim Hedfanaeth ar Gysylltedd Rhanbarthol

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

Dyddiad cau: 19 Rhagfyr 2025

Hydref 2025

© Hawlfraint y Goron 2025

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored v3.0 ac eithrio lle nodir fel arall. I weld y drwydded hon, ewch i nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3 neu ysgrifennwch at y Tîm Polisi Gwybodaeth, Yr Archifau Cenedlaethol, Kew, Llundain TW9 4DU, neu e-bostiwch: psi@nationalarchives.gsi.gov.uk.

Pan fyddwn wedi nodi unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti, bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

Dylid anfon unrhyw ymholiadau ynglŷn â'r cyhoeddiad hwn atom yn:
ukets.consultationresponses@energysecurity.gov.uk.

Crynodeb Gweithredol

Mae Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU (CMA) yn gynllun 'cap a masnach' sy'n nodi cyfanswm y nwyon tŷ gwydr y gellir eu hallyrru gan y sectorau diwydiannol, pŵer a hedfanaeth a gwmpesir gan y cynllun ar hyn o bryd. Mae'r cynllun yn cael ei ddatblygu a’i reoli gan Awdurdod CMA y DU (“yr Awdurdod” o hyn ymlaen) — sy'n cynnwys Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban, Llywodraeth Cymru ac Adran Amaethyddiaeth, Amgylchedd a Materion Gwledig Gogledd Iwerddon.

O ran y sector hedfanaeth, mae CMA y DU yn cwmpasu hediadau domestig y DU, hediadau rhwng y DU a Gibraltar a hediadau sy'n gadael y DU i wladwriaethau’r Ardal Economaidd Ewropeaidd (AEE) ac i'r Swistir. Ar hyn o bryd mae gweithredwyr awyrennau (a diwydiannau dwys o ran ynni) yn derbyn cyfran o lwfansau CMA y DU am ddim ac mae'n rhaid iddynt brynu lwfansau ar gyfer eu hallyriadau sy'n weddill. Mabwysiadwyd dyraniadau am ddim o fewn CMA y DU (gan adlewyrchu SMA yr UE) i liniaru risgiau dadleoli carbon.

Roedd yr ymgynghoriad 'Datblygu Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU’, a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022[1], yn nodi cynigion i roi’r gorau i ddyraniadau am ddim ar gyfer y sector hedfanaeth. Roedd hyn yn seiliedig ar ymchwil annibynnol[2] a ganfu bod ychydig iawn o risg o ddadleoli carbon ar gyfer hedfanaeth o dan gwmpas CMA y DU fel yr oedd ar y pryd. Ar ôl ystyried adborth rhanddeiliaid a oedd i raddau helaeth yn cefnogi'r canfyddiad na fyddai cael gwared ar ddyraniadau am ddim yn y sector hedfanaeth yn peri risg sylweddol i ddadleoli carbon, ymrwymodd yr Awdurdod i roi’r gorau i ddyraniadau am ddim y sector hedfanaeth yn 2026. Yn ei ymateb i'r ymgynghoriad, cydnabu'r Awdurdod bwysigrwydd ystyried yr effaith y gallai hyn ei chael ar gysylltedd rhanbarthol ledled y DU, yn enwedig "pwysigrwydd cysylltedd awyr i gymunedau mewn ardaloedd ynysig sydd ag ond ychydig o ddulliau cludiant hyfyw eraill, megis y sawl sydd yn Ucheldiroedd ac Ynysoedd yr Alban[3]". O ystyried effaith bosibl cael gwared ar ddyraniadau am ddim y sector hedfanaeth domestig, dywedodd yr Awdurdod y byddai'n bwrw ymlaen â gwaith i asesu ac adolygu'r mater hwn. Os oes angen, bydd yr Awdurdod yn sicrhau bod mesurau lliniaru priodol yn cael eu rhoi ar waith i atal canlyniadau negyddol i'r rhanbarthau a'r cymunedau hyn.

Nod polisi posibl yn y dyfodol yn y maes hwn yw diogelu cysylltedd awyr i gymunedau yn y DU sy'n dibynnu ar y cysylltiadau hyn, er enghraifft i gael mynediad at wasanaethau allweddol megis gofal iechyd. Nid pwrpas y polisi yw amddiffyn y sector hedfanaeth rhag goblygiadau ariannol rhoi’r gorau i ddyraniadau am ddim y sector, sy'n cael ei ystyried yn angenrheidiol i sicrhau bod CMA y DU yn ysgogi datgarboneiddio hedfanaeth yn effeithiol yn unol ag ymrwymiadau newid hinsawdd.

Mae'r ymgynghoriad hwn yn ceisio barn rhanddeiliaid ynghylch a oes angen ymyrraeth, ac os felly, pa ffurf y dylai hyn ei chymryd. Mae'n cyflwyno opsiynau lliniaru posibl sy'n targedu'n benodol y risg posibl i gysylltedd awyr rhanbarthol i gymunedau ynysig. **Yng nghyd-destun y ddogfen hon, defnyddir 'cysylltedd awyr rhanbarthol' i ddisgrifio hediadau domestig rhwng ac o fewn gwledydd a rhanbarthau'r DU, ac nid i leoliadau y tu allan i'r DU.**

[1] https://www.gov.uk/government/consultations/developing-the-uk-emissions-trading-scheme-uk-ets.
[2] Ymchwil economaidd ar effeithiau prisio carbon ar sector hedfanaeth y DU.
[3] https://www.gov.uk/government/consultations/developing-the-uk-emissions-trading-scheme-uk-ets.

Mae strwythur yr ymgynghoriad hwn fel a ganlyn:

Pennod 1: mae'n rhoi trosolwg o'r sector hedfanaeth domestig a CMA y DU ac yn cyfeirio at y penderfyniad i roi'r gorau i ddyraniadau am ddim y sector hedfanaeth erbyn 2026.

Pennod 2: mae'n nodi pwysigrwydd cysylltedd awyr rhanbarthol yn y DU ac yn cynnwys trosolwg o lwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus (PSO) a Chynllun Ynysoedd Cenedlaethol yr Alban.

Pennod 3: mae'n nodi'r mecanweithiau polisi posibl i liniaru effaith rhoi'r gorau i ddyraniadau am ddim y sector hedfanaeth ar gysylltedd rhanbarthol, y meini prawf cymhwyso arfaethedig ac opsiynau posibl i'w hystyried ynghyd â'r sail resymegol drostynt.

Mae Atodiad A yn cynnwys atodiad dadansoddol sy'n darparu tystiolaeth bellach ar y mater polisi a dadansoddiad o'r opsiynau polisi i'w hystyried gan randdeiliaid wrth roi adborth. Mae Atodiad B yn darparu rhestr o'r acronymau a ddefnyddir yn y ddogfen ymgynghori hon er gwybodaeth.

Cynnwys

Crynodeb Gweithredol ____ 3
Sut i ymateb ____ 7
Cyfrinachedd a diogelu data ____ 7
Sicrhau ansawdd ____ 7
Adran 1: Cyflwyniad ____ 8
Cefndir ____ 8
Y sector hedfanaeth domestig ____ 8
Targedau allyriadau nwyon tŷ gwydr ____ 9
Datgarboneiddio'r sector hedfanaeth domestig ____ 9
Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU ____ 10
Dyraniadau am ddim hedfanaeth ____ 10
Rhoi’r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth ____ 11
Pwrpas yr ymgynghoriad ____ 11
Egwyddorion polisi ____ 12
Adran 2: Cysylltedd awyr rhanbarthol ____ 13
Cyflwyniad ____ 13
Diogelu cysylltedd awyr rhanbarthol ____ 13
Llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus ____ 15
Cymunedau ynysoedd ____ 15
Crynodeb o'r Amcanion Strategol sydd fwyaf perthnasol i gysylltedd rhanbarthol ____ 16
Adran 3: Ymyrraeth bosibl ____ 17
Cyflwyniad ____ 17
Rhan 1: Ystyriaethau ymyrraeth ____ 18
Cam 1: A oes angen ymyrraeth? ____ 18
Y senario "gwneud dim" ____ 19
Cam 2: Pa fecanwaith polisi y gellid ei weithredu? ____ 19
(i) Esemptiadau rhag CMA y DU ____ 19
ii) Cyllido uniongyrchol ____ 20
Cam 3: Pa feini prawf cymhwyso ddylai ymyrraeth fod yn seiliedig arnynt? ____ 20
(i) Uchafswm pwysau esgyn (MTOW) ____ 20
(ii) Cymunedau ynysoedd ____ 21
Cyfuno meini prawf ____ 21
Meini prawf cymhwyso posibl eraill ____ 21
Rhan 2: Opsiynau arfaethedig ____ 22

Opsiwn A – Gwneud dim 22
Opsiwn B – Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg 22
Opsiwn C – Cyllido uniongyrchol ar gyfer gweithredwyr awyrennau sy'n hedfan llwybrau i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag awyrennau y mae eu MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg 23
Esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus 24
Cwestiynau ymgynghori 26
Cwestiynau am y Gymraeg 27
Atodiad A: Atodiad Dadansoddol 28
Cefndir 28
1) Ychydig iawn yw'r risg o ddadleoli carbon 28
2) Nid yw tynnu dyraniadau am ddim hedfanaeth yn ôl yn dylanwadu ar benderfyniadau lleihau ymylol 28
Y broblem dan sylw 29
Opsiynau posibl 30
Costau a manteision yr opsiynau 30
Crynodeb a dull modelu 30
Opsiwn A – Gwneud dim 33
Opsiwn B – Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg 33
Opsiwn C – Cyllido uniongyrchol ar gyfer cwmnïau hedfan sy'n hedfan llwybrau i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag awyrennau y mae eu MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg 36
Esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus 36
Atodiad B: Rhestr talfyriadau 38

Sut i ymateb

E-bostiwch at: ukets.consultationresponses@energysecurity.gov.uk

Ysgrifennwch at:

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

Wrth ymateb, nodwch a ydych chi'n ymateb fel unigolyn neu'n cynrychioli barn sefydliad.

Bydd eich ymateb yn fwyaf defnyddiol os yw'n cael ei fframio mewn ymateb uniongyrchol i'r cwestiynau a ofynnir, er bod croeso i sylwadau a thystiolaeth bellach hefyd.

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).

Os ydych am i'r wybodaeth rydych chi'n ei rhoi gael ei thrin yn gyfrinachol, dywedwch wrthym, ond byddwch yn ymwybodol na allwn warantu cyfrinachedd ym mhob amgylchiad. Ni fydd ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG yn cael ei ystyried gennym yn gais am gyfrinachedd.

Byddwn yn prosesu eich data personol yn unol â'r holl ddeddfau diogelu data perthnasol. 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 a ymatebodd, ond nid enwau personol, cyfeiriadau na manylion cyswllt eraill pobl.

Sicrhau ansawdd

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

Os oes gennych unrhyw gwynion am y ffordd y cynhaliwyd yr ymgynghoriad hwn, anfonwch e-bost at: bru@energysecurity.gov.uk.

Adran 1: Cyflwyniad

Cefndir

Mae'r bennod hon yn rhoi trosolwg o'r sector hedfanaeth domestig ac yn amlinellu rôl marchnadoedd carbon mewn datgarboneiddio hedfanaeth, Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU (CMA) ac Awdurdod CMA y DU ("yr Awdurdod" o hyn ymlaen, sy'n cynnwys Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban, Llywodraeth Cymru, ac Adran Amaethyddiaeth, Amgylchedd a Materion Gwledig Gogledd Iwerddon) sy'n gweinyddu'r cynllun. Mae'n cyfeirio at y penderfyniad i roi’r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth yn 2026 ac ymrwymiad yr Awdurdod i asesu ac adolygu ymhellach effeithiau posibl cael gwared ar ddyraniadau am ddim ar gyfer y sector hedfanaeth domestig.

Y sector hedfanaeth domestig[4]

Mae hedfanaeth domestig yn darparu cysylltiadau allweddol a mynediad at wasanaethau allweddol yn y DU ar gyfer teithio busnes, teithio hamdden a chludo cargo yn gyflym. Mae'n neilltuol hanfodol ar gyfer cymunedau ynysig, lle mae hediadau yn aml yn cynnig y mynediad cyflymaf a mwyaf dibynadwy at wasanaethau hanfodol. Er enghraifft, er bod ynysoedd Barra a Tiree yn Ynysoedd Heledd yr Alban yn cael eu gwasanaethu gan fferïau, mae’r cyfleusterau meddygol cyfyngedig yno’n golygu bod preswylwyr yn dibynnu ar hediadau rheolaidd i dir mawr yr Alban i gael gofal iechyd prydlon.

Yn 2023, cymerodd dros 18 miliwn o deithwyr hediadau domestig yn y DU[5] ac roedd teithiau awyr domestig oddeutu 1% o'r holl gilometrau teithwyr a deithiwyd yn y DU gan ystyried pob dull o deithio[6]. Yn yr un flwyddyn, roedd allyriadau nwyon tŷ gwydr hedfanaeth domestig yn 1.2 MtCO2e, er bod hyn yn cyfateb i lai na 4% o gyfanswm allyriadau hedfanaeth y DU, yr oedd y gweddill ohonynt o hediadau rhyngwladol yn gadael y DU[7].

Mae'r DU yn dibynnu ar nifer fach o weithredwyr awyrennau i ddarparu cysylltedd rhanbarthol. Ar hyn o bryd mae'r rhan fwyaf o hediadau domestig y DU yn cael eu gweithredu gan easyJet, Loganair a British Airways[8]. Mae Llundain Heathrow, Maes Awyr Caeredin, Maes Awyr Rhyngwladol Belfast, Maes Awyr Dinas Belfast, Maes Awyr Glasgow a Llundain Gatwick ymysg prif feysydd awyr y DU ar gyfer hediadau domestig. Mae meysydd awyr rhanbarthol llai hefyd yn darparu cysylltiadau domestig ac maent yn dibynnu'n fawr ar gwmnïau hedfan unigol

---

[4] Dylid nodi bod yr ymgynghoriad hwn yn canolbwyntio ar effaith cael gwared ar ddyraniadau am ddim ar deithiau awyr teithwyr domestig i gymunedau ac nid cargo.
[5] Data meysydd awyr y DU gan yr Awdurdod Hedfan Sifil: Tabl 12.2 – Dadansoddiad o Lwybrau Traffig Teithwyr Awyr Domestig.
[6] Ystadegau Trafnidiaeth Prydain Fawr: Teithio Domestig 2023. Yn seiliedig ar gilometrau teithwyr domestig ar hediadau wedi'u hamserlennu a hediadau nad oeddent ar amserlen reolaidd a weithredwyd gan gwmnïau hedfan cofrestredig yn y DU. Mae ffigurau ar gyfer dulliau teithio eraill yn cwmpasu Prydain Fawr yn unig, ond ni ystyrir bod hyn yn debygol o gael effaith sylweddol ar y casgliadau y daethpwyd iddynt.
[7] Data 2023 yr Adran Drafnidiaeth. "Allyriadau nwyon tŷ gwydr yn ôl modd cludiant: Y Deyrnas Unedig, 1990 i 2023”.
[8] Yn 2024, roedd y tri chwmni hedfan hyn yn gyfrifol am ~77% o gyfanswm teithiau wedi'u hamserlennu domestig a weithredir gan gwmnïau hedfan cofrestredig yn y DU. Roedd easyJet UK Ltd yn gweithredu 33%, ac roedd Loganair Ltd a British Airways (gan gynnwys BA CityFlyer) yn gweithredu 22% yr un. Ffynhonnell ddata: Data cwmnïau hedfan y DU yr Awdurdod Hedfan Sifil - "Gwasanaethau Domestig Wedi’u Hamserlennu 2024 – Tabl 1.7.4".

a'r llwybrau maent yn eu gweithredu i ddarparu cysylltedd â gweddill y DU. Pe bai unrhyw un o'r gweithredwyr awyrennau sy'n darparu cysylltiadau domestig yn rhoi’r gorau i hynny, gallai effeithio'n sylweddol ar feysydd awyr rhanbarthol a'r cymunedau sy'n dibynnu arnynt. Gallai hyn hefyd gael effeithiau ehangach ledled y DU gan fod llawer o lwybrau domestig wedi'u cydgysylltu ac mae cwmnïau hedfan yn defnyddio'r un awyrennau i hedfan sawl llwybr.

Mae gan farchnad hedfanaeth domestig y DU rôl bwysig yn economi'r DU o ran swyddi, buddsoddiad, cysylltedd a masnach. Fodd bynnag, mae cwmnïau hedfan y DU yn gweithredu gyda meintiau elw traddodiadol isel mewn diwydiant cyfalaf-ddwys iawn ac mae llwybrau yn agored i gael eu colli mewn ymateb i anwadaliadau yn y farchnad. Hefyd, dim ond nifer cyfyngedig o gwmnïau hedfan rhanbarthol sydd ag awyrennau sy'n addas i weithredu llwybrau domestig tenau[9] sy'n darparu cysylltedd rhanbarthol hanfodol. Dylid nodi mai amcan polisi posibl yn y dyfodol fyddai lliniaru’r posibilrwydd o golli’r llwybrau hanfodol hyn i ddiogelu’r cysylltedd hanfodol yr effeithir arno o ganlyniad uniongyrchol i gael gwared ar ddyraniadau am ddim y sector hedfanaeth, nid fel arall i amddiffyn y sector hedfan rhag costau CMA, o dan yr egwyddor 'mai’r llygrwr sy’n talu'.

Targedau allyriadau nwyon tŷ gwydr

Mae Deddf Newid Hinsawdd 2008 yn gosod gofyniad cyfreithiol rhwymol i'r DU leihau ei hallyriadau carbon 100% o'u cymharu â lefelau 1990, neu sero net, erbyn 2050. Cyflwynodd y Ddeddf Newid Hinsawdd system o gyllidebau carbon, sy'n darparu terfynau cyfreithiol rhwymol ar faint o allyriadau y gellir eu cynhyrchu mewn cyfnodau pum mlynedd olynol, gan ddechrau yn 2008 ac yn rhychwantu hyd at 2050. Ar hyn o bryd rydym yng Nghyllideb Carbon 4 (2023 – 2027). Mae hedfanaeth domestig yn llwyr o fewn cwmpas cyllidebau carbon y DU, tra na fydd hedfanaeth rhyngwladol yn cael ei gynnwys cyn cyfnod Cyllideb Carbon 6 (2033-2037).

Datgarboneiddio'r sector hedfanaeth domestig

Mae Llywodraeth y DU a’r Llywodraethau Datganoledig wedi ymrwymo i ddatgarboneiddio'r sector hedfanaeth domestig yn unol â'n Cyllidebau Carbon a'r targed sero net erbyn 2050. Mae gan Lywodraeth yr Alban ymrwymiad cyfreithiol, a nodir yn Neddf Newid Hinsawdd (Yr Alban) 2009, i gyrraedd targed cynharach o allyriadau sero net erbyn 2045, sy'n cynnwys hedfanaeth. Mae ganddi hefyd ymrwymiad anstatudol i weithio i ddatgarboneiddio hediadau wedi'u hamserlennu o fewn yr Alban erbyn 2040.

Yn ogystal â phrisio carbon trwy CMA y DU a CORSIA (a amlinellir yn yr adran nesaf), mae Llywodraeth y DU wedi ymrwymo i hyrwyddo tanwydd hedfan cynaliadwy (SAF) drwy'r Mandad SAF, a chefnogi moderneiddio gofod awyr. Trwy Raglen y Sefydliad Technoleg Awyrofod (ATI), mae Llywodraeth y DU yn cyd-fuddsoddi, gyda diwydiant, mewn datblygu technoleg awyrennau effeithlon iawn a di-garbon. Wedi'i gyhoeddi fel rhan o'r Strategaeth Ddiwydiannol, mae Llywodraeth y DU wedi ymrwymo i ymestyn y Rhaglen ATI gyda hyd at £2.3bn hyd at 2035. Mae Llywodraeth yr Alban yn ariannu Highlands and Islands Airports Limited, sy'n arwain rhaglen o weithgareddau i ddatgarboneiddio gweithrediadau a seilwaith ei feysydd awyr.

---

[9] Mae’r ymadrodd 'llwybrau domestig tenau' yn y cyd-destun hwn yn cyfeirio at lwybrau gyda llai na 50,000 o deithwyr y flwyddyn.

Mae gweithredwyr awyrennau domestig yn gwneud cynnydd tuag at niwtraliaeth garbon yn unol â, neu o flaen, targedau'r llywodraeth. Mae Sustainable Aviation, clymblaid diwydiant sy'n cynrychioli sector hedfanaeth y DU, wedi datblygu map ffordd sy'n dangos ymrwymiad sector hedfanaeth y DU i sero net erbyn 2050. Mae'r map ffordd yn cynnwys mesurau i gyflawni'r pontio hwn, megis adnewyddu'r fflyd ddomestig bresennol i awyrennau sy’n llygru llai, buddsoddi mewn SAF, profi awyrennau trydan a buddsoddi mewn dulliau dal carbon.

Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU

Mae sector hedfanaeth y DU yn ddarostyngedig i CMA y DU a ddaeth i rym ar 1 Ionawr 2021 yn dilyn ymadawiad y DU â’r UE a diwedd cyfranogiad y DU yn System Masnachu Allyriadau'r UE (SMA yr UE).

Mae CMA y DU yn gweithio ar yr egwyddor 'cap a masnach'. Mae cap yn cael ei osod ar gyfanswm y nwyon tŷ gwydr y gellir eu hallyrru gan y sectorau diwydiannol, pŵer a hedfanaeth a gwmpesir gan y cynllun.

Mae’r llwybrau a gwmpesir gan CMA y DU yn cynnwys hediadau domestig y DU, hediadau rhwng y DU a Gibraltar a hediadau sy'n gadael y DU i wladwriaethau’r Ardal Economaidd Ewropeaidd (AEE) ac i'r Swistir. Mae hediadau rhyngwladol hefyd wedi’u cwmpasu gan y Cynllun Gwrthbwyso a Lleihau Carbon ar gyfer Hedfanaeth Rhyngwladol (CORSIA). Mae 129 o wladwriaethau, gan gynnwys y DU, yn cymryd rhan yn CORSIA yn 2025. Ymgynghorodd yr Adran Drafnidiaeth, mewn partneriaeth â'r Awdurdod, yn ddiweddar ar weithredu CORSIA ochr yn ochr â CMA y DU a bydd yn ymateb maes o law[10].

Mae CMA y DU yn offeryn pwysig i helpu'r sector hedfanaeth i ddatgarboneiddio yn unol â thargedau hinsawdd uchelgeisiol pedair gwlad y DU. Yn hanesyddol, mae hedfanaeth yn sector anodd ei ddatgarboneiddio, ac mae CMA y DU yn darparu hyblygrwydd i benderfynu sut i ddatgarboneiddio yn fwyaf effeithiol am y gost leiaf, gan gymell datgarboneiddio ac arloesi gwyrdd.

Dyraniadau am ddim hedfanaeth

Dyraniadau am ddim o lwfansau CMA y DU yw'r prif offeryn polisi ar hyn o bryd yn y DU i fynd i’r afael â risg dadleoli carbon. Mae dadleoli carbon yn cyfeirio at symud gweithgarwch cynhyrchu ac allyriadau cysylltiedig o un wlad i wlad arall oherwydd gwahanol lefelau o ymdrech i ddatgarboneiddio trwy brisio carbon a rheoleiddio hinsawdd. O ganlyniad i ddadleoli carbon, byddai amcan yr ymdrechion i ddatgarboneiddio – lleihau allyriadau byd-eang – yn cael ei danseilio.

Ar hyn o bryd mae gweithredwyr awyrennau yn derbyn cyfran o lwfansau CMA y DU am ddim, y gallant eu defnyddio tuag at eu rhwymedigaethau i’r cynllun. Ers 2021 mae hawl dyraniadau am ddim ar gyfer gweithredwyr awyrennau wedi cael ei leihau oddeutu 2% bob blwyddyn. Cyfanswm nifer y lwfansau ar gyfer hedfanaeth rhwng 2021 a 2025 yw 21.2 miliwn gyda

[10] https://www.gov.uk/government/consultations/implementing-the-carbon-offsetting-and-reduction-scheme-for-international-aviation-corsia.

gwerth amcangyfrifedig o £1.24bn[11]. Yn 2021, roedd dyraniadau am ddim hedfanaeth yn cynrychioli 3% o gyfanswm cap CMA y DU.

Dylid nodi bod dyfodol dyraniadau am ddim ar gyfer sectorau nad ydynt o fewn hedfanaeth yn cael ei adolygu ar hyn o bryd gan yr Awdurdod. Mae'r ymgynghoriad diweddaraf ar gael i'r cyhoedd, ac mae ymateb ar y gweill[12].

Rhoi’r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth

Mae'r ymgynghoriad 'Datblygu Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU’[13], a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022, yn nodi cynigion i roi’r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth (y bwriadwyd yn wreiddiol iddynt fynd i'r afael â risgiau dadleoli carbon) yn seiliedig ar ymchwil annibynnol a ganfu bod ychydig iawn o risg o ddadleoli carbon i hedfanaeth o dan gwmpas presennol CMA y DU. Mae hyn oherwydd bod y rhan fwyaf o deithwyr yn hedfan teithiau dwyffordd felly byddai'r galw a'r allyriadau yn lleihau i'r ddau gyfeiriad o ganlyniad i unrhyw godiadau ym mhrisiau tocynnau a/neu newidiadau i amserlenni o ganlyniad i bolisi prisio carbon a/neu dynnu dyraniadau am ddim yn ôl ar gyfer hedfanaeth. Hefyd canfuwyd nad oedd polisi prisio carbon y DU yn rhoi gweithredwyr awyrennau'r DU dan anfantais sylweddol o'u cymharu â chystadleuwyr nad ydynt yn y DU.

Yn ymateb yr Awdurdod i'r ymgynghoriad hwn, a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2023, nododd yr Awdurdod ei benderfyniad i roi’r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth yn raddol erbyn 2026. Daeth yr Awdurdod i'r casgliad y byddai'n anghymesur parhau â’r polisi dyraniadau hedfanaeth am ddim i liniaru'r risg o ddadleoli carbon lle canfyddir mai bach iawn yw’r risg honno. Mae'r penderfyniad hwn yn unol â SMA yr UE, sydd hefyd yn cynllunio i roi’r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth yn raddol erbyn 2026.

Wrth roi’r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth yn raddol, mae'r Awdurdod yn ymwybodol ei bod yn briodol ystyried yr effaith bosibl ar gwmnïau hedfan domestig sy'n darparu cysylltedd rhanbarthol ledled y DU. Felly, cyhoeddodd yr Awdurdod yn ei ymateb i'r ymgynghoriad 'Datblygu Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU' y byddai'n bwrw ymlaen â gwaith i asesu'r effaith bosibl ar gysylltedd awyr i gymunedau mewn ardaloedd ynysig sydd ag ond ychydig o ddulliau cludiant hyfyw eraill. Os oes angen, bydd yr Awdurdod yn sicrhau bod mesurau lliniaru priodol yn cael eu rhoi ar waith i atal canlyniadau negyddol i'r rhanbarthau a'r cymunedau hyn. Ni fydd ystyried effeithiau posibl a mesurau lliniaru yn effeithio ar benderfyniad yr Awdurdod i dynnu dyraniadau am ddim yn ôl ar gyfer hedfanaeth.

Pwrpas yr ymgynghoriad

Mae'r ymgynghoriad hwn yn cyflawni ymrwymiad yr Awdurdod yn Ymateb yr Awdurdod i ymgynghoriad 'Datblygu Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU' i asesu ac adolygu beth fyddai effaith rhoi’r gorau i ddyraniadau am ddim ar gyfer y sector hedfanaeth domestig yn raddol ac

[11] Prisiau cyson (2024). Dyraniadau wedi’u cymryd o Dabl Dyraniadau Hedfanaeth CMA y DU - GOV.UK a’u cymhwyso i brisiau lwfansau blynyddol cyfartalog y DU o https://www.theice.com/marketdata/reports/148. Pris carbon 2025 wedi'i gymryd o Werthoedd Carbon wedi’i Fasnachu y Farchnad yn Traded carbon values used for modelling purposes, 2024 - GOV.UK.
[12] https://www.gov.uk/government/consultations/uk-emissions-trading-scheme-free-allocation-review
[13] https://www.gov.uk/government/consultations/developing-the-uk-emissions-trading-scheme-uk-ets

archwilio unrhyw opsiynau lliniaru posibl (fel y nodir ym Mhennod 4: Hedfanaeth, tudalennau 67 a 68).

Rydym yn ceisio barn ar:

yr effaith debygol ar lwybrau domestig sy'n darparu cysylltedd i gymunedau sydd ag ond ychydig o ddulliau eraill o gludiant;

a oes angen ymyrraeth gan y llywodraeth i liniaru unrhyw effeithiau negyddol; ac

ar ba sail y gallai ymyrraeth ddigwydd.

Bydd yr Awdurdod yn cyhoeddi ymateb i'r ymgynghoriad hwn yn crynhoi'r adborth a dderbyniwyd a phenderfyniad yr Awdurdod ynghylch a oes angen ymyrraeth, ac os felly, beth fydd y mesurau hyn.

Egwyddorion polisi

Er mwyn datblygu polisi wedi'i deilwra sy’n gadarn, ystyriodd yr Awdurdod egwyddorion arweiniol i asesu datblygu opsiynau lliniaru posibl. Bydd yr egwyddorion hyn hefyd yn llywio datblygiad polisi ar ôl yr ymgynghori. Cyflwynir yr egwyddorion isod.

- **Effaith ar gysylltedd a chymunedau ynysig:** Lefel y risg o lwybrau hedfan yn cael eu tynnu'n ôl sy'n darparu cysylltedd rhanbarthol i gymunedau sydd â dewisiadau teithio amgen prin, os o gwbl, a lle mae prin yw’r cwmnïau hedfan eraill a allai ddarparu’r gwasanaethau a gollir, neu nad oes rhai o gwbl[14].
- **Cynnal effeithiolrwydd y CMA:** Lefel y lleihad yn effeithiolrwydd CMA y DU i leihau allyriadau CO2. Goblygiadau posibl ar gyfer dilysrwydd CMA y DU.
- **Cost i'r trethdalwr:** Cost bosibl i'r trethdalwr oherwydd cynnydd mewn gwariant gan y llywodraeth neu lai o refeniw.
- **Cyd-fynd â pholisïau datgarboneiddio eraill (y DU a rhyngwladol):** I ba raddau y mae'r opsiwn lliniaru yn cyd-fynd â pholisïau perthnasol eraill, megis SMA yr UE a CORSIA, gan atal gwahaniaethau diangen a allai greu beichiau rheoleiddio neu aneffeithlonrwydd.
- **Ymarferoldeb gweithredol a chyfreithiol:** Maint y materion gweithredol ac i ba lefel y gellir goresgyn y rhain. A yw’r opsiwn lliniaru posibl yn ganiataol yn gyfreithiol.

Rydym yn annog rhanddeiliaid i gadw'r egwyddorion arweiniol hyn mewn cof wrth ystyried yr opsiynau lliniaru posibl a gyflwynir ym Mhennod 3.

[14] Defnyddir y term 'prin' yma i gyfeirio at sefyllfa lle nad oes opsiynau trafnidiaeth gyhoeddus gyfatebol sy'n cymryd llai na thair awr, neu hediad i faes awyr amgen o fewn awr o deithio.

Adran 2: Cysylltedd awyr rhanbarthol

Cyflwyniad

Mae’r bennod hon yn nodi pwysigrwydd cysylltedd awyr rhanbarthol yn y DU ac yn cynnwys trosolwg o lwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus (PSO) a Chynllun Ynysoedd Cenedlaethol yr Alban.

Mae'r Awdurdod yn cydnabod y gallai fod angen ymyrraeth gan y llywodraeth (h.y. gweithredu polisi lliniaru) i ddiogelu llwybrau sy'n darparu cysylltedd awyr rhanbarthol hanfodol i gymunedau ynysig yn y DU o ganlyniad i gael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth. Mae'n anodd rhagweld i ba raddau y gallai fod angen ymyrraeth a phwrpas yr ymgynghoriad yw ceisio barn ar yr angen am ymyrraeth a sut i weld lle mae angen unrhyw ymyrraeth.

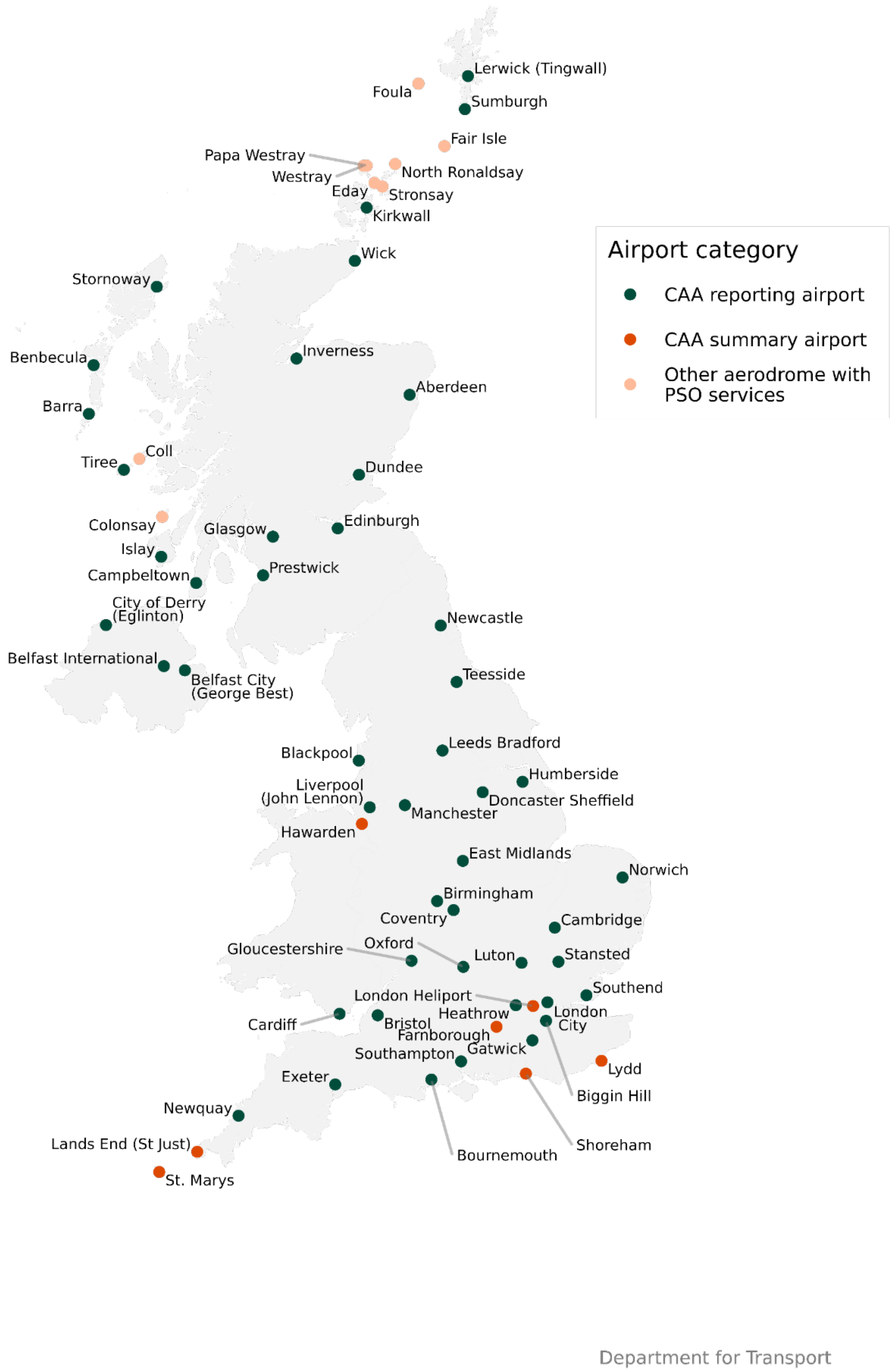
Diogelu cysylltedd awyr rhanbarthol

Oherwydd daearyddiaeth unigryw ac amrywiol y DU, mae cysylltedd awyr yn rhan hanfodol o system drafnidiaeth ddomestig y DU ac weithiau hwn yw’r unig opsiwn hyfyw i gymunedau gael mynediad at swyddi, gwasanaethau meddygol ac addysg. Mae hyn yn arbennig o berthnasol i gymunedau ynysig, megis y rhai yn Ucheldiroedd ac Ynysoedd yr Alban, sy'n dibynnu ar gysylltiadau hedfan rheolaidd i gael mynediad at wasanaethau allweddol.

Er gwybodaeth, mae'r cynllun isod yn dangos y meysydd awyr sy'n gweithredu hediadau wedi'u hamserlennu yn y DU ac yn dangos lleoliad cymunedau’r ynysoedd cyfagos mewn perthynas â'r tir mawr.

Meysydd awyr adrodd a chrynodol y DU[15]

+ meysydd glanio ychwanegol sy'n ymdrin â gwasanaethau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus



[15] Mae meysydd awyr adrodd yn cyflwyno cofnod unigol o bob Symudiad Cludiant Awyr i'r Awdurdod Hedfan Sifil. Mae meysydd awyr crynodol yn darparu ffigurau cryno lefel uchel yn unig i'r Awdurdod Hedfan Sifil ar gyfer y traffig awyr y maent yn ymdrin ag ef. Mae'r map hefyd yn dangos meysydd awyr lle mae Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus yn gweithredu nad ydynt wedi'u cynnwys yn ystadegau'r Awdurdod Hedfan Sifil.

Llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus

Mae'r Awdurdod yn cydnabod pwysigrwydd cysylltedd awyr domestig a meysydd awyr rhanbarthol i economïau lleol. Gellir diogelu llwybrau nad ydynt yn fasnachol hyfyw ond sy'n gymdeithasol ac economaidd hanfodol i'r rhanbarthau y maent yn eu gwasanaethu trwy gymorth ariannol gan y llywodraeth trwy osod Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus.

Mae pob cais Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus yn cael ei ystyried ar sail unigol, ac ar gryfder ei achos economaidd a strategol. Rhaid iddo ddangos y meini prawf allweddol canlynol i fod yn gymwys i'w ystyried:

rhaid bod y gwasanaeth i ranbarth ymylol (>3 awr o'r cyrchfan), yn faes awyr mewn rhanbarth sy'n datblygu, neu ar lwybr tenau (<50K o deithwyr y flwyddyn);

rhaid i'r llwybr awyr fod yn hanfodol ar gyfer datblygiad economaidd a chymdeithasol y rhanbarth; a,

rhaid i'r Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus sicrhau dim ond y ddarpariaeth leiaf bosibl o wasanaethau awyr wedi'u hamserlennu na fyddai cludwyr yn ymgymryd â nhw pe baent yn ystyried eu buddiannau masnachol yn unig.

Ar hyn o bryd mae 19 o lwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus yn y DU yn cael eu gweinyddu a'u hariannu gan Lywodraeth y DU, y Llywodraethau Datganoledig a/neu Awdurdodau Lleol.

Gellir ond ystyried Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus ar lwybrau sydd wedi rhoi’r gorau i weithredu dros y 24 mis blaenorol neu ar lwybrau sydd mewn perygl o gael eu colli.

Cymunedau ynysoedd

Mae Deddf Ynysoedd (Yr Alban) 2018[16] yn cyflwyno mesurau i gefnogi a helpu i ddiwallu anghenion unigryw ynysoedd yr Alban nawr ac yn y dyfodol. Mae Rhan 1 y Ddeddf yn diffinio cymuned ynys fel 'cymuned sydd (a) yn cynnwys dau neu fwy o unigolion, y mae pob un ohonynt yn byw'n barhaol ar ynys (p'un ai ar yr un ynys ai peidio), ac (b) sy’n seiliedig ar fuddiant, hunaniaeth neu ddaearyddiaeth gyffredin (gan gynnwys mewn perthynas ag unrhyw ynys anghyfannedd y mae ei hamgylchedd naturiol a'i hecosystemau daearol, morol a chysylltiedig yn cyfrannu at dreftadaeth naturiol neu ddiwylliannol neu economi ynys y mae rywun yn byw arni)'.

Mae gan Lywodraeth yr Alban ac Awdurdodau Perthnasol eraill rwymedigaethau o dan y Ddeddf i roi sylw i gymunedau ynysoedd wrth gyflawni eu swyddogaethau. Rhaid cwblhau asesiad o’r effaith ar gymunedau ynysoedd ar gyfer unrhyw bolisi, strategaeth neu wasanaeth newydd neu wedi'i adolygu sy'n debygol o gael effaith sylweddol wahanol ar gymuned ynys o'i chymharu â chymunedau eraill (gan gynnwys cymunedau ynysoedd eraill). Mae'r Ddeddf Ynysoedd yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion yr Alban ddatblygu Cynllun Ynysoedd Cenedlaethol[17], a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2019. Fel sy'n ofynnol gan y Ddeddf, mae'r Cynllun yn cael ei adolygu ar hyn o bryd. Pwrpas y Cynllun presennol yw nodi 'prif amcanion a strategaeth Gweinidogion yr Alban mewn perthynas â gwella canlyniadau ar gyfer cymunedau

[16] https://www.legislation.gov.uk/asc/2018/12/enacted.
[17] Crynodeb o Amcanion Strategol - The National Plan for Scotland's Islands - gov.scot.

ynysoedd sy'n deillio o, neu y cyfrannir atynt gan, gyflawni swyddogaethau o natur gyhoeddus'.[18]

Mae'r Cynllun Ynysoedd Cenedlaethol yn darparu fframwaith ar gyfer gweithredu er mwyn gwella canlyniadau'n ystyrlon i gymunedau ynysoedd yr Alban.

Fel yr amlinellir yn y Cynllun Ynysoedd Cenedlaethol[19], 'mae tegwch yn adlewyrchu ein hymrwymiad i gydraddoldeb a hawliau dynol. Mae'r Cynllun yn cydnabod bod gan bob aelod o gymdeithas hawl i fyw gydag urddas ac i fwynhau gwasanaethau cyhoeddus o ansawdd uchel ble bynnag y maent yn byw.' 'Mae cydymffurfio â rhwymedigaethau hawliau dynol yr Alban yn elfen ganolog o'r ymagwedd honno. Mae nodweddion arbennig daearyddol, demograffig, economaidd-gymdeithasol, diwylliannol ac eraill ynysoedd yr Alban yn golygu bod llawer o faterion o arwyddocâd i gymunedau ynysoedd o natur mor sylfaenol eu bod yn debygol o ryngweithio ag ystod o hawliau dynol.'

Mae'r Cynllun yn nodi prif amcanion a strategaeth Llywodraeth yr Alban mewn perthynas â gwella canlyniadau i gymunedau ynysoedd. Mae Rhan 2 y Ddeddf Ynysoedd yn nodi rhai o'r meysydd sy'n allweddol i gyflawni hyn. Rhai o'r enghreifftiau yw: cynyddu lefelau'r boblogaeth, gwella a hyrwyddo iechyd a llesiant, gwella gwasanaethau trafnidiaeth, gwella a hyrwyddo grymuso cymunedol, a gwella a hyrwyddo datblygu economaidd cynaliadwy. Mae'r Cynllun Cenedlaethol Ynysoedd yn cynnwys cynigion mewn perthynas â'r Amcanion Strategol. Mae'r rhai a nodwyd fel y rhai mwyaf perthnasol i Gysylltedd Rhanbarthol wedi'u crynhoi isod:

Crynodeb o'r Amcanion Strategol sydd fwyaf perthnasol i gysylltedd rhanbarthol[20]

Lefelau'r Boblogaeth	**Amcan Strategol 1** Mynd i'r afael â lleihad yn y boblogaeth a sicrhau proffil poblogaeth iach, cytbwys
Datblygu Economaidd Cynaliadwy	**Amcan Strategol 2** Gwella a hyrwyddo datblygu economaidd cynaliadwy
Trafnidiaeth	**Amcan Strategol 3** Gwella gwasanaethau trafnidiaeth
Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Llesiant	**Amcan Strategol 7** Gwella a hyrwyddo iechyd, gofal cymdeithasol a llesiant

Er bod y Ddeddf Ynysoedd yn benodol i'r Alban, mae Llywodraeth y DU hefyd wedi cymryd camau i gefnogi cymunedau ynysoedd, gan gynnwys trwy sefydlu Fforwm Ynysoedd ledled y DU i sicrhau bod cymunedau ynysoedd yn cael eu hadlewyrchu mewn datblygu polisi canolog.

Mae'r Awdurdod yn cydnabod yr ystyriaethau hyn ac yn dymuno deall yn well effaith bosibl rhoi'r gorau i ddyraniadau am ddim hedfanaeth ar gysylltedd awyr rhanbarthol sy'n darparu mynediad at wasanaethau allweddol i gymunedau yn y DU. Fel rhan o'r ymgynghoriad hwn, rydym yn annog rhanddeiliaid i rannu eu barn a darparu tystiolaeth berthnasol i'n helpu i adeiladu darlun cliriach o unrhyw effeithiau posibl yn sgil cael gwared ar ddyraniadau am ddim ar gysylltedd awyr rhanbarthol a'r cymunedau a wasanaethir gan y cysylltiadau hyn. Byddwn yn asesu'r dystiolaeth hon yn fanwl cyn gwneud penderfyniad terfynol ynghylch a ddylid

[18] Deddf Ynysoedd (Yr Alban) 2018.
[19] Crynodeb o Amcanion Strategol - The National Plan for Scotland's Islands - gov.scot.
[20] Crynodeb o Amcanion Strategol - The National Plan for Scotland's Islands - gov.scot.

ymyrryd, gan roi ystyriaeth briodol i'r holl ofynion statudol perthnasol gan gynnwys y rhai o dan Ddeddf Ynysoedd (Yr Alban) 2018.

Adran 3: Ymyrraeth bosibl

Cyflwyniad

Rhag ofn, yn dilyn dadansoddi’r ymatebion i'r ymgynghoriad hwn, y bydd yr Awdurdod yn dod i'r casgliad bod angen ymyrraeth i liniaru'r effaith ar gysylltedd rhanbarthol o ganlyniad i ddiddymu dyraniadau am ddim hedfanaeth, mae'r Awdurdod wedi datblygu opsiynau lliniaru i'w hystyried. Gallai'r rhain gael eu gweithredu o fewn amserlen a fydd mor agos â phosibl at adeg diddymu dyraniadau am ddim yn 2026.

Mae'r Awdurdod yn ymgynghori ar dri phrif opsiwn, ond mae hefyd yn agored i awgrymiadau ar gyfer dewisiadau amgen ymarferol, wedi'u llywio gan yr egwyddorion polisi arweiniol a gyflwynir ym Mhennod 1.

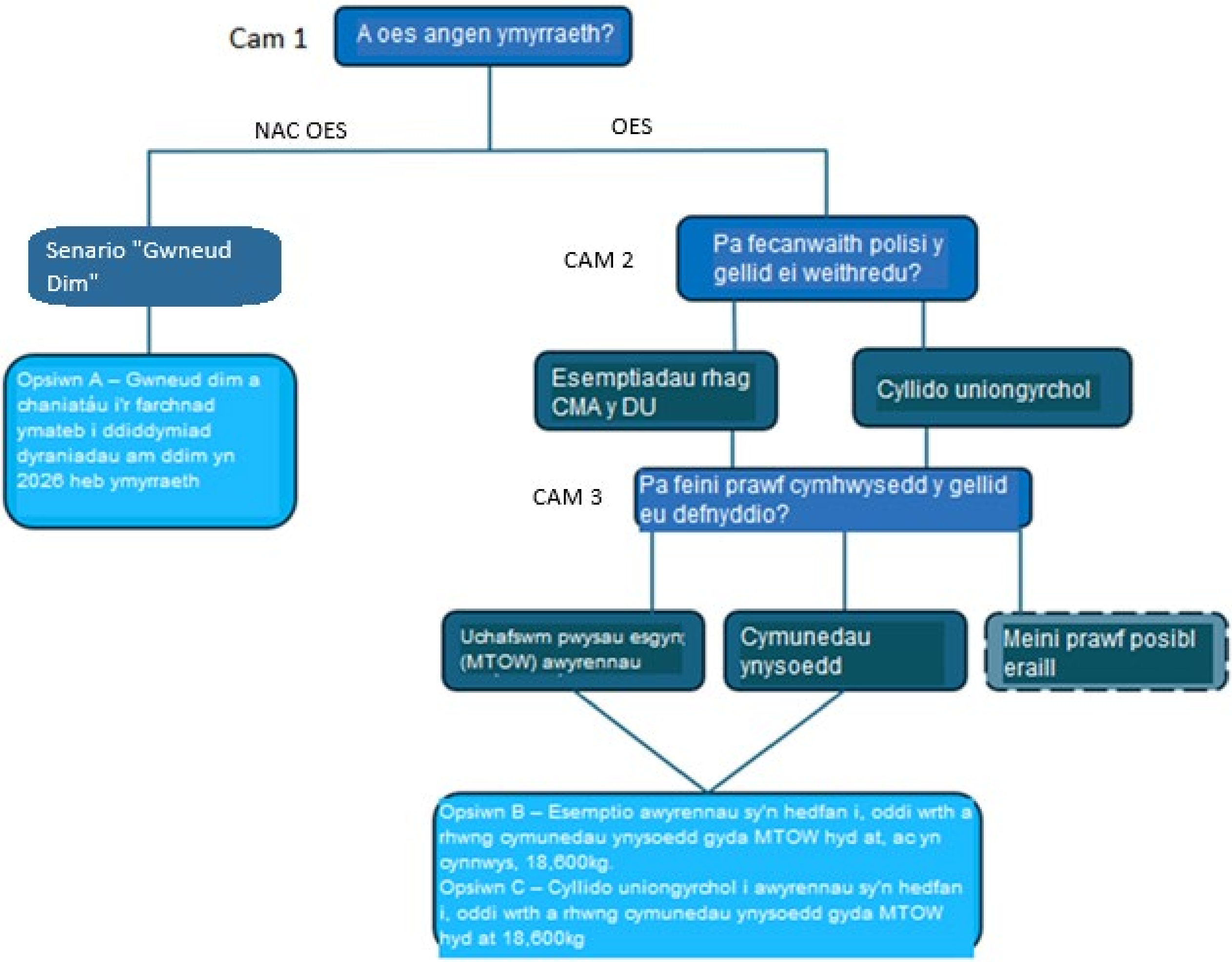
Mae'r bennod hon yn cynnwys dwy ran fel y nodir isod.

Rhan 1: amlinellu senario "gwneud dim", mecanweithiau polisi arfaethedig (esemptiadau a chyllido uniongyrchol) a meini prawf cymhwyso posibl.

Rhan 2: nodi opsiynau (A i C) yn seiliedig ar y cynigion a amlinellir yn Rhan 1. Mae cynnig ychwanegol i fynd i'r afael ag effeithiau ar Rwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus a lleihau aneffeithlonrwydd o ganlyniad i ddiddymu dyraniadau am ddim hedfanaeth wedi'i gynnwys ar ddiwedd yr adran hon.

Rhan 1: Ystyriaethau ymyrraeth

Mae'r diagram isod yn dangos yr ystyriaethau y bydd yr Awdurdod yn eu gwneud wrth benderfynu a ddylid ymyrryd ac, os felly, ym mha ffordd i gefnogi cysylltedd awyr rhanbarthol. Mae tri cham i'w hystyried ac rydym yn ymgynghori arnynt fel yr amlinellir yn yr adran hon.



Cam 1: A oes angen ymyrraeth?

Yn y lle cyntaf, nod yr Awdurdod yw sefydlu a oes angen ymyrraeth o ganlyniad i gael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth i ddiogelu cysylltedd awyr rhanbarthol ar gyfer cymunedau sy'n dibynnu ar y cysylltiadau hyn ar gyfer mynediad at wasanaethau hanfodol. Yn y cyd-destun hwn, defnyddir ymyrraeth i ddisgrifio'r modd y daw’r Awdurdod i’r adwy i weithredu mesur polisi.

Bydd yr Awdurdod yn dadansoddi ymatebion yr ymgynghoriad ac yn gwneud penderfyniad ar sail gwybodaeth i naill ai wneud dim neu weithredu camau i liniaru’r polisi.

Y senario "gwneud dim"

Os, yn dilyn yr ymgynghoriad hwn, ystyrir nad oes angen mesurau lliniaru pan fydd dyraniadau am ddim hedfanaeth yn dod i ben yn 2026, yna ni fydd unrhyw gamau pellach yn cael eu cymryd. Cyfeirir at hyn fel y "senario gwneud dim".

Efallai y bydd yr Awdurdod yn penderfynu peidio â gweithredu ymyriad os yw'r dystiolaeth a gasglwyd fel rhan o'r ymgynghoriad hwn yn dangos y bydd cael gwared ar ddyraniadau am ddim yn cael effaith bychan ar gysylltedd rhanbarthol i gymunedau yn y DU sy'n dibynnu ar gysylltiadau hedfan domestig i gael mynediad at wasanaethau allweddol.

Mae angen ystyried unrhyw effaith ddisgwyliedig yn erbyn yr angen i gynnal cynllun masnachu allyriadau effeithiol ac i'r DU gyflawni ei hamcanion datgarboneiddio deddfwriaethol.

Cam 2: Pa fecanwaith polisi y gellid ei weithredu?

Os oes angen ymyrraeth, yr ail gam yw penderfynu pa fecanwaith polisi fyddai'n briodol i'w weithredu. Yn y cyd-destun hwn, defnyddir y term 'mecanwaith polisi' i ddisgrifio'r math o ymyrraeth y gallai'r Awdurdod ei weithredu i liniaru effaith cael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth. Mae'r Awdurdod yn cynnig **dau fecanwaith polisi posibl** ar gyfer darparu cymorth ar gyfer llwybrau:

(i) **Esemptio** llwybrau penodol sy'n bodloni meini prawf cymhwyso penodol rhag bod yn ddarostyngedig i CMA y DU.

(ii) Darparu **cyllido uniongyrchol**[21] i weithredwyr awyrennau i ddiogelu llwybrau sy'n bodloni meini prawf cymhwyso penodol. Byddai'r cyllido yn gyfyngedig, wedi'i dargedu ac yn gymesur â'r mater polisi.

(i) Esemptiadau rhag CMA y DU

Er mwyn diogelu llwybrau sy'n darparu cysylltedd rhanbarthol hanfodol, mae'r Awdurdod wedi bod yn ystyried esemptio llwybrau sy'n bodloni meini prawf cymhwyso penodol rhag cael eu cyfrif tuag at gyfanswm rhwymedigaethau CMA y DU ar gyfer cwmnïau hedfan sy'n gweithredu'r llwybrau hyn. Mae'r Awdurdod hefyd yn ystyried esemptio annibynnol neu gyfunol ar gyfer llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus a amlinellir ar ddiwedd yr adran hon.

Byddai esemptiadau o dan reolaeth yr Awdurdod. Mantais esemptiadau yw na fyddai angen gwariant cyhoeddus ychwanegol arnynt, ac maent yn ymarferol i'w gweithredu. Mae hediadau a weithredir gan awyrennau sydd ag uchafswm pwysau esgyn (MTOW) o dan 5,700 kg eisoes wedi'u heithrio o rwymedigaethau CMA y DU (gweler paragraff 2(1)(m) yn Atodlen 1 i Orchymyn CMA y DU). Mae hyn yn gymwys i hediadau a weithredir gan awyrennau bach iawn, megis y BN Islander 9 sedd.

Byddai'n bosibl cyflwyno esemptiadau ac yna ailgyflwyno rhwymedigaethau CMA y DU yn araf ar y llwybrau wedi’u hesemptio dros gyfnod penodol i ganiatáu mwy o amser i weithredwyr

[21] Noder y byddai angen nodi a cheisio cyllido y tu allan i CMA y DU a pheidio â defnyddio refeniw CMA y DU.

ddatgarboneiddio'r llwybrau hyn. Gellid adolygu a diwygio hyn o bryd i'w gilydd yn ôl lefel y cymorth sydd ei hangen.

Fodd bynnag, gallai esemptiadau wanhau effeithiolrwydd CMA y DU ar gyfer hedfanaeth oherwydd byddai llai o lwybrau yn ddarostyngedig i rwymedigaethau CMA y DU, a byddai hyn yn lleihau potensial datgarboneiddio'r cynllun.

ii) Cyllido uniongyrchol

Fel mecanwaith amgen i esemptiadau, mae'r Awdurdod wedi ystyried yr opsiwn o ryw fath o gyllido uniongyrchol i weithredwyr awyrennau i gefnogi llwybrau sy'n bodloni meini prawf cymhwyso penodol. Gellid darparu'r cyllido ar gyfer llwybrau cymwys ar lefel ddiffiniedig a thros gyfnod penodol o amser. Mae Rhan 2 y bennod hon yn rhoi mwy o wybodaeth am lefel y cyllido y gellid ei darparu. Gallai hyn gael ei leihau’n raddol dros amser i gynyddu amlygiad i gymhelliant datgarboneiddio rhwymedigaethau ildio lwfansau CMA y DU. Byddai'r dull hwn yn osgoi amlhau esemptiadau ymhellach o dan CMA y DU ac yn ystyried pa gymorth cyffredinol sydd ei angen i gefnogi cysylltedd rhanbarthol.

Cam 3: Pa feini prawf cymhwyso ddylai ymyrraeth fod yn seiliedig arnynt?

Mae'r cam hwn yn ystyried sut i ddyrannu cymorth. Yn y cyd-destun hwn, defnyddir y term 'meini prawf cymhwyso' i ddisgrifio'r paramedrau ar gyfer penderfynu sut i ddyrannu cymorth. Mae'r Awdurdod yn awgrymu **dau faen prawf cymhwyso posibl** ar gyfer penderfynu pa lwybrau fyddai'n gymwys ar gyfer unrhyw ymyrraeth, gyda'u sail resymegol wedi'i nodi yn yr adran hon. Nod yr ymgynghoriad hwn yw casglu barn ynghylch a yw'r meini prawf hyn yn briodol, os oes angen ymyrraeth, neu a fyddai meini prawf posibl eraill yn fwy addas i fynd i'r afael â'r broblem dan sylw.

(i) Uchafswm pwysau esgyn (MTOW)

Maen prawf cymhwyso posibl ar gyfer cymorth yw esemptio neu ddarparu cyllido uniongyrchol i weithredwyr awyrennau i ddiogelu llwybrau yn seiliedig ar MTOW awyren.

Mae gan yr Adran Drafnidiaeth ddata ar MTOW awyrennau yn ôl llwybr yn y DU a fyddai'n ein galluogi i nodi llwybrau cymwys yn gywir. Mae pwysau awyren yn aml yn adlewyrchu'r math o lwybr a hedfanir a'r cyfleusterau maes awyr sydd ar gael, gydag awyrennau llai yn hedfan ar lwybrau byrrach lle mae nifer y teithwyr yn isel, megis o'r tir mawr i ynysoedd bach.

Am y rhesymau hyn, gallai MTOW fod yn faen prawf cymhwyso da i'w ddefnyddio i wahaniaethu lle y gallai fod angen cymorth o ganlyniad i gael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth. Fodd bynnag, un anfantais yw bod y potensial i lwybrau gael eu cynnwys yn y maen prawf cymhwyso hwn nad ydynt efallai’n cael eu hystyried yn hanfodol ar gyfer cysylltedd rhanbarthol. Byddai hyn yn lleihau cwmpas y llwybrau a gwmpesir gan CMA y DU yn ddiangen ac o ganlyniad ei effeithiolrwydd wrth annog datgarboneiddio'r sector hedfanaeth domestig.

(ii) Cymunedau ynysoedd

Maen prawf cymhwyso posibl arall sydd wedi'i ystyried ar gyfer dyrannu cymorth yw esemptio neu ddarparu cyllido uniongyrchol yn seiliedig ar a yw llwybrau yn cysylltu â/o/rhwng cymunedau ynysoedd.

Mae cymunedau ynysoedd yn dibynnu'n helaeth ar gysylltiadau awyr domestig, o'u cymharu â chymunedau eraill lle mae amrywiaeth o opsiynau teithio yn fwy tebygol o fod ar gael. Mae'r rhan fwyaf o gymunedau ynysoedd yn gallu cael mynediad at y tir mawr trwy deithiau awyr neu fferi yn unig ac weithiau teithio awyr yw'r unig opsiwn hyfyw gan fod teithiau môr yn fwy agored i gael eu canslo oherwydd y tywydd. Defnyddir y llwybrau hedfan hyn gan breswylwyr i gael mynediad at wasanaethau hanfodol, yn ogystal ag ar gyfer hamdden a gallent fod yn fwy agored i hyd yn oed y cynnydd lleiaf mewn costau. Dim ond dwy ynys yn yr Alban y gellir cael mynediad atynt dros bont: Seil a’r Ynys Hir[22].

Mae'r ymgynghoriad hwn yn ceisio casglu tystiolaeth ar yr effaith y gallai cael gwared ar ddyraniadau am ddim ei chael ar lwybrau o'r fath.

Fel sail i'r maen prawf hwn, mae'r Awdurdod yn cynnig defnyddio'r pedwar Amcan Strategol a nodir yng Nghynllun Ynysoedd Cenedlaethol yr Alban (gweler Adran 2 am fwy o wybodaeth). Mae hyn oherwydd bod yr amcanion yn mynd i'r afael nid yn unig â materion ynysoedd yr Alban ond gallant hefyd fod yn berthnasol i faterion cymunedau ynysoedd eraill yn y DU sy'n dibynnu ar gysylltedd awyr i gael mynediad at wasanaethau hanfodol.

Cyfuno meini prawf

Mae'r Awdurdod yn cynnig cyfuno’r meini prawf MTOW a chymunedau ynysoedd i ddarparu cymorth i liniaru effaith cael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth. Mae hyn oherwydd ein bod o’r farn y byddai hyn yn cwmpasu llwybrau sy'n darparu mynediad at wasanaethau hanfodol i gymunedau yn y DU ac sydd fwyaf tebygol o fod angen eu diogelu. Byddai'r opsiwn hwn yn ymarferol i'w weithredu oherwydd bod yr Awdurdod yn cadw data ar MTOW teithiau domestig ac mae'n bosibl diffinio’r hyn y mae cymuned ynys yn ei olygu, gan dynnu ar ddeddfwriaeth yr Alban fel sail. Felly, mae'r opsiynau lliniaru arfaethedig a nodir yn yr adran nesaf yn cynnig cyfuno'r ddau faen prawf hyn.

Meini prawf cymhwyso posibl eraill

Mae'r Awdurdod wedi ystyried meini prawf cymhwyso eraill wrth ddatblygu polisi ac rydym wedi'u nodi isod ynghyd â'r rheswm dros beidio â chynnig bwrw ymlaen â'r rhain.

- **Niferoedd y teithwyr blynyddol i benderfynu pa lwybrau sydd â galw isel amdanynt gan deithwyr:** Nid yw'r Awdurdod yn cadw data dibynadwy sy'n cwmpasu holl niferoedd y teithwyr blynyddol yn y DU oherwydd nad yw rhai meysydd awyr domestig bach yn cofnodi'r data hwn. Hefyd, ni ddefnyddir y maen prawf hwn i bennu unrhyw esemptiadau presennol yn CMA y DU, yn wahanol i MTOW.
- **Llwybrau heb fawr ddim opsiynau cludiant amgen:** Byddai hyn yn ddwys o ran adnoddau i'w fonitro a byddai perygl iddo newid yn aml.
- **Llwybrau yr ystyrir eu bod yn hanfodol i gael mynediad at wasanaethau cyhoeddus:** Mae her sylweddol wrth ddiffinio'r hyn sy'n cael ei ystyried yn "wasanaeth

[22] Gweler "Scottish Islands Typology: overview 2024" Adran 4.8 "Mainland-Connected Islands". Cyrchwyd drwy: https://www.gov.scot/publications/scottish-islands-typology-overview-2024/pages/6/.

hanfodol" mewn termau cyfreithiol, a byddai'n anodd monitro yn effeithiol a yw llwybrau yn gymwys.

Er gwaethaf y pryderon hyn, mae'r Awdurdod yn agored i farn rhanddeiliaid ar sut y gellid cymhwyso'r rhain, neu feini prawf cymhwyso posibl eraill, yn hyfyw er mwyn dyrannu cymorth. Rydym yn croesawu ymatebion i Gwestiwn 6 i roi gwybod am hyn.

Rhan 2: Opsiynau arfaethedig

Ar ôl ystyried mecanweithiau polisi a meini prawf cymhwyso, mae'r Awdurdod yn ymgynghori ar opsiwn "gwneud dim" a dau opsiwn ymyrraeth i fynd i'r afael ag effaith bosibl cael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth ar gysylltedd rhanbarthol. Mae'r rhain fel a ganlyn:

Opsiwn A – Gwneud dim a chaniatáu i'r farchnad ymateb i ddileu dyraniadau am ddim yn 2026 heb ymyrraeth.

Opsiwn B – Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg.

Opsiwn C – Cyllido uniongyrchol i weithredwyr awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg.

Mae sail resymegol ac effaith pob opsiwn polisi wedi'u nodi isod.

Opsiwn A – Gwneud dim

Hwn yw’r opsiwn heb ymyrraeth y gellir cymharu'r opsiynau ymyrraeth yn ei erbyn. Er na fyddai gwneud dim yn lleihau refeniw ar gyfer CMA y DU, byddai costau'n cynyddu ar gyfer y Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus a ariennir yn gyhoeddus a fyddai'n ddarostyngedig i ddiddymu dyraniadau am ddim oherwydd byddai angen i awdurdodau perthnasol y llywodraeth ariannu mwy o lwfansau allyriadau nag y maent yn ei wneud ar hyn o bryd. Mae cynnig i fynd i'r afael â'r mater hwn wedi'i nodi ar ddiwedd yr adran hon o dan "Esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus".

Opsiwn B – Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg

Gallai esemptio MTOW a chymunedau ynysoedd fel mesurau ar eu pennau ei hunain o bosibl olygu bod llwybrau’n cael eu cynnwys nad oes angen cymorth arnynt oherwydd bod ganddynt ddigon o alw gan deithwyr i weithredu hyd yn oed gyda'r gost ychwanegol o gael gwared ar gymorth dyraniadau am ddim. Felly, mae'r Awdurdod wedi archwilio cyfuno'r ddau faen prawf mewn un opsiwn i greu polisi wedi'i deilwra a'i dargedu’n well sydd ond yn dal y llwybrau hanfodol hynny sydd fwyaf tebygol o golli hyfywedd masnachol, yn dilyn cael gwared ar ddyraniadau am ddim, ac a fyddai o bosibl yn cael eu dileu.

Ystyriodd yr Awdurdod ddefnyddio amrediadau gwahanol i gynyddu'r trothwy MTOW presennol ond daeth i'r casgliad mai 18,600kg yw'r trothwy gorau posibl ar gyfer targedu cymorth pan gyfunir hyn â maen prawf cymunedau ynysoedd. Mae hyn oherwydd bod ehangder y llwybrau

a gwmpesir yn cynnwys awyrennau bach, megis awyrennau tyrbo-brop dwbl ATR-42 gyda 48 o seddi, sy'n gwasanaethu llwybrau yr ystyrir eu bod yn llai hyfyw yn fasnachol ac felly eu bod mewn mwy o berygl nag awyrennau gyda phwysau MTOW uwch a mwy o seddi i deithwyr. Hefyd, byddai'r trothwy awgrymedig hwn yn cynnwys llwybrau rhwng y tir mawr ac ynysoedd yr Alban sy'n cysylltu ynyswyr â gwasanaethau allweddol.

Opsiwn C – Cyllido uniongyrchol ar gyfer gweithredwyr awyrennau sy'n hedfan llwybrau i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag awyrennau y mae eu MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg

Fel dewis amgen i esemptiadau, rydym yn cynnig opsiwn lle cymhwysir yr un meini prawf cymhwyso cyfunol (h.y. MTOW a chymunedau ynysoedd) i benderfynu dyrannu cyllid uniongyrchol i weithredwyr awyrennau, er mwyn diogelu llwybrau perthnasol.

Mae'r tabl isod yn darparu mwy o fanylion am gwmpas pob opsiwn. Mae hyn yn cwmpasu'r llwybrau a fyddai'n cael eu heffeithio, eu hallyriadau blynyddol presennol, a'r effeithiau cyllidol disgwyliedig.

ID	Opsiwn	Llwybrau yr effeithir arnynt			Allyriadau 2023, tCO2e (% o hedfanaeth CMA y DU)[23]	Refeniw CMA y DU cyfwerth â 2023 wedi’i ildio[24]
		Gweithredwyr awyrennau	Symudiadau cludiant awyr	Nifer y llwybrau		
A	Gwneud dim	-	-	-	-	-
B	Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag uchafswm pwysau esgyn hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg	1	11,600[25]	17	8,160 (0.09%)	£0.45m
C	Cyllido uniongyrchol i weithredwyr awyrennau sy'n	1	11,600	17	8,160 (0.09%)	-

[23] Mae'r gwerth mewn cromfachau yn dangos cyfran yr allyriadau CO_2 ar gyfer pob opsiwn allan o gyfanswm allyriadau CO_2 hedfanaeth o fewn cwmpas CMA y DU. Cyfrifir allyriadau carbon gan ddefnyddio gwybodaeth o Ystafell Fodelu Hedfanaeth yr Adran Drafnidiaeth a gallant fod ychydig yn wahanol i'r rhai a adroddir gan gwmnïau hedfan.
[24] Gan dybio pris lwfans CMA y DU 2023 cyfartalog o £55.54, yn unol â throednodyn 7.
[25] Mae nifer o lwybrau yn gweithredu cymysgedd o fathau o awyrennau, gyda rhai uwchlaw a rhai islaw'r trothwy MTOW. Mae'r tabl hwn yn adrodd cyfanswm nifer y symudiadau cludiant awyr / allyriadau ar gyfer mathau o awyrennau cymwys yn unig.

	hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag uchafswm pwysau esgyn hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg.					

Y bwriad yw cyflawni canlyniad tebyg yn Opsiynau B a C, er bod y mecanweithiau polisi i gyflawni hyn yn wahanol. Am fwy o wybodaeth, gweler Atodiad A: Atodiad Dadansoddol.

Esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus

Mater arall i'w ystyried wrth gael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth yw'r effaith ar lwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus sy'n dod o dan rwymedigaethau CMA y DU. Byddai cyrff cyllido Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus (h.y. Awdurdodau Lleol, Trafnidiaeth yr Alban a'r Adran Drafnidiaeth) yn ddarostyngedig i gostau uwch o rwymedigaethau CMA y DU y byddai angen eu ceisio. Os ceisir y costau hyn, a phan geisir nhw, byddent wedyn yn cael eu trosglwyddo i gronfa berthnasol y llywodraeth sy'n casglu refeniw CMA y DU. Mae hyn yn creu'r risg o golli llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus gan y bydd cael gwared ar ddyraniadau am ddim yn cynyddu'r pwysau ariannol ar gyrff cyllido'r llywodraeth. Er mwyn lleihau'r risg hon a lleihau'r trosglwyddiad costau rhwng cyrff y llywodraeth, mae'r Awdurdod hefyd yn ystyried esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus rhag rhwymedigaethau CMA y DU.

Byddai esemptio llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus rhag y rhwymedigaeth i ildio lwfansau CMA y DU yn debyg i bolisi SMA yr UE sy'n esemptio llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus o fewn yr ardaloedd mwyaf allanol[26] neu ar lwybrau lle nad yw'r capasiti teithwyr yn fwy na 50,000 o seddi'r flwyddyn.

Byddai esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus hefyd yn caniatáu targedu cymorth, trwy fecanwaith presennol, i lwybrau sy'n cael eu hystyried yn hanfodol yn unig, ac yn lleihau'r risg y bydd Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus presennol yn peidio â bodoli oherwydd costau cyllido cynyddol.

Dylid nodi, o'r 19 llwybr Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus presennol, bod 15 eisoes wedi'u heithrio o rwymedigaethau CMA y DU gan eu bod yn defnyddio awyrennau sydd islaw MTOW o 5,700kg ac nid yw CMA y DU yn berthnasol i hediadau a gyflawnir gan awyrennau o'r fath. Mae'r pedwar llwybr Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus sy'n defnyddio awyrennau mwy o faint ac felly sy'n dod o fewn cwmpas CMA y DU wedi'u rhestru isod. Mae'r ddau gyntaf yn cael eu gweithredu gan Loganair a'r ddau olaf yn cael eu gweithredu gan Eastern Airways.

Dinas Derry – Llundain Heathrow

---

[26] Mae'r ymadrodd "rhanbarthau mwyaf allanol" yn cyfeirio at naw tiriogaeth aelod-wladwriaeth o'r UE sydd wedi'u lleoli'n ddaearyddol ymhell i ffwrdd o dir mawr Ewrop.

Dundee – Llundain Heathrow

Aberdeen – Wick

Llundain Gatwick – Newquay

Mae llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus yn gyfran fach iawn (~1.2%) o gyfanswm allyriadau CO_2 o hediadau domestig. Byddai esemptio llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus yn effeithio ar 0.07% o allyriadau hedfanaeth a gwmpesir gan CMA y DU.

Byddai cyfanswm rhagamcanol lwfansau CMA y DU ar gyfer llwybrau gyda Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus gyfwerth â chost flynyddol amcangyfrifedig o £0.38m-0.54m rhwng 2026 a 2030 os cedwir nhw, a fyddai'n refeniw blynyddol i’r llywodraeth wedi’i ildio. Fodd bynnag, byddai lleihad cyfatebol mewn rhwymedigaethau cost ar gyfer cyrff cyllido Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus (Awdurdodau Lleol, Trafnidiaeth yr Alban a'r Adran Drafnidiaeth), ac felly byddai'r lliniaru hwn yn niwtral o ran cost yn gyffredinol.

Mae'r Awdurdod yn ystyried esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus ar wahân i Opsiynau A i C, oherwydd mae hyn yn mynd i'r afael â mater ychydig yn wahanol a achosir yn sgil cael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth, sef yr effaith ar gyllid y llywodraeth ar gyfer Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus a’r aneffeithlonrwydd gweinyddol canlyniadol. Fodd bynnag, nid yw'r cynnig hwn yn rhwystro gweithredu cynigion eraill, a gallai'r Awdurdod esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus rhag rhwymedigaethau CMA a hefyd esemptio llwybrau eraill (megis cynnig Opsiwn B) neu ddarparu cyllid i gefnogi llwybrau eraill (megis cynnig Opsiwn C). Mae cyfle i wneud sylwadau ar y cynnig i esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus mewn ymateb i Gwestiwn 7 a gwneud sylwadau ar gyfuno ag opsiynau eraill mewn ymateb i Gwestiwn 8.

Cwestiynau ymgynghori

Yn eich ymatebion i'r cwestiynau isod, ystyriwch pa mor ymarferol fyddai eu gweithredu, i ba lefel y mae'r cynigion yn mynd i'r afael â'r mater polisi ac ystyriwch yr egwyddorion polisi arweiniol a nodir ym Mhennod 1 wrth ddarparu tystiolaeth.

1. **Ydych chi'n meddwl bod unrhyw effeithiau wedi bod, neu y bydd unrhyw effeithiau ar gysylltedd rhanbarthol yn y DU o ganlyniad i gael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth? Os ydych – beth ydyn nhw? Ymhelaethwch ar eich ymateb drwy ddarparu tystiolaeth berthnasol.**

2. **O ganlyniad i gael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth, a ydych chi'n meddwl bod angen ymyrraeth gan y llywodraeth i liniaru unrhyw effeithiau posibl ar gysylltedd awyr rhanbarthol sy'n darparu mynediad at wasanaethau allweddol i gymunedau yn y DU? Ymhelaethwch ar eich ymateb drwy ddarparu tystiolaeth berthnasol.**

3. **Pa un o'r mecanweithiau polisi arfaethedig (h.y. esemptiadau neu gyllido uniongyrchol) fyddai'n lliniaru orau unrhyw effaith y byddai cael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth yn ei chael ar gysylltedd rhanbarthol? Rhowch enghreifftiau a/neu dystiolaeth lle bo'n bosibl.**

4. **Ydych chi'n meddwl bod y meini prawf cymhwyso (h.y. uchafswm pwysau esgyn a chymunedau ynysoedd) yn addas i nodi sut y mae cymorth yn cael ei ddyrannu? Rhowch enghreifftiau a/neu dystiolaeth lle bo'n bosibl.**

5. **A oes unrhyw feini prawf cymhwyso hyfyw eraill ydych o’r farn y byddent yn addas i nodi sut mae cymorth yn cael ei ddyrannu? Esboniwch eich rhesymu a rhowch enghreifftiau a/neu dystiolaeth lle bo'n bosibl.**

6. **Pa un o'r opsiynau polisi arfaethedig (A i C) sy'n well gennych? Esboniwch eich rhesymu a rhowch enghreifftiau a/neu dystiolaeth lle bo'n bosibl.**

7. **Beth yw eich barn ar esemptio pob llwybr Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus rhag rhwymedigaethau CMA y DU? Esboniwch eich rhesymu.**

8. **Beth yw eich barn ar gyfuno esemptio pob llwybr Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus gydag opsiwn lliniaru arall, megis Opsiwn B neu C? Esboniwch eich rhesymu a rhowch enghreifftiau a/neu dystiolaeth lle bo'n bosibl.**

9. **Ydych chi'n meddwl bod opsiynau hyfyw eraill y gallai'r Awdurdod eu hystyried a allai fynd i'r afael yn effeithiol â lliniaru unrhyw effaith a achosir yn sgil cael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth ar gysylltedd rhanbarthol? Esboniwch eich rhesymu a rhowch enghreifftiau a/neu dystiolaeth lle bo'n bosibl.**

Cwestiynau am y Gymraeg

Mae'r Gymraeg yn flaenoriaeth strategol ar gyfer Llywodraeth Cymru. Mae gan ei Strategaeth y Gymraeg, Cymraeg 2050: miliwn o siaradwyr, ddau darged trosfwaol: cyrraedd miliwn o siaradwyr a dyblu'r ganran ohonom sy'n defnyddio'r Gymraeg bob dydd erbyn 2050.

Mae'r strategaeth yn cael ei chyflwyno ar draws Llywodraeth Cymru, gan rychwantu gwahanol feysydd polisi megis tai, yr economi, amaethyddiaeth ac addysg. Fel y cyfryw, mae'n bwysig ein bod yn asesu effeithiau posibl atebion polisi arfaethedig ar y Gymraeg a chyflawni Strategaeth y Gymraeg. Hoffem gael eich barn ar sut y gallai unrhyw newidiadau arfaethedig mewn perthynas â chysylltedd rhanbarthol gefnogi ein hymdrechion i gynyddu nifer y bobl sy'n siarad ac yn defnyddio'r Gymraeg, osgoi unrhyw effeithiau negyddol, a sicrhau ein bod yn cefnogi cyflawni Strategaeth y Gymraeg.

10. Beth fyddai, yn eich barn chi, effeithiau tebygol unrhyw ateb polisi sydd â’r nod o ddatrys y mater o gysylltedd rhanbarthol ar yr iaith Gymraeg? Mae gennym ddiddordeb arbennig mewn unrhyw effeithiau tebygol ar gyfleoedd i ddefnyddio’r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na’r Saesneg.

- **A ydych chi’n credu bod cyfleoedd i hyrwyddo unrhyw effeithiau cadarnhaol?**
- **A ydych chi’n credu bod cyfleoedd i liniaru unrhyw effeithiau andwyol?**

11. Yn eich barn chi, a allai ateb polisi sydd â’r nod o ddatrys y mater o gysylltedd rhanbarthol gael ei lunio neu ei newid er mwyn:

- **cael effeithiau cadarnhaol neu effeithiau mwy cadarnhaol ar ddefnyddio’r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na’r Saesneg; neu**
- **liniaru unrhyw effeithiau negyddol ar ddefnyddio’r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na’r Saesneg?**

Atodiad A: Atodiad Dadansoddol

Cefndir

Mae dyraniadau am ddim hedfanaeth yn offeryn polisi a gyflwynwyd er mwyn lliniaru dadleoli carbon.[27] Yn flaenorol, comisiynodd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU a'r Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol ymchwil economaidd allanol i raddau unrhyw effeithiau o'r fath.[28] Daeth yr ymchwil hon i'r casgliad:

1) Ychydig iawn yw’r risg o ddadleoli carbon

Canfu'r astudiaeth ychydig iawn o risg o ddadleoli carbon o dan gwmpas presennol CMA y DU. Yn gyntaf, mae hyn oherwydd rhagwelwyd yn gryf y bydd allyriadau CO2 yn lleihau y tu mewn a'r tu allan i gwmpas CMA y DU pan gymhwysir prisio carbon i hedfanaeth. Mae hyn oherwydd bod y mwyafrif helaeth o deithwyr yn teithio dwyffordd, ac felly canfyddir bod y lleihad mewn galw am hediadau o fewn cwmpas CMA y DU a’r allyriadau sy’n deillio ohonynt yn cael ei gyfateb â lleihad cyfatebol mewn galw ac allyriadau y tu allan i'w gwmpas.

Canfu'r astudiaeth ychydig iawn o effaith ar nifer y teithwyr sy'n trosglwyddo trwy feysydd awyr canolog y DU oherwydd bod y mwyafrif helaeth o lifoedd trosglwyddo rhyngwladol-i-ryngwladol y DU yn hediadau pellter hir sy’n cael eu heffeithio fawr ddim gan CMA y DU. Roedd yr astudiaeth hefyd yn asesu'n ansoddol nifer o sianeli dadleoli carbon y canfuwyd eu bod yn cael effaith ddibwys ar ddadleoli carbon, gan gynnwys: ailgyfeirio awyrennau allyriadau uchel tuag at/i ffwrdd o lwybrau CMA y DU; newidiadau mewn tanceri tanwydd; newidiadau yn y dewis cyrchfan; a newidiadau mewn gwariant ar weithgareddau nad ydynt yn hedfanaeth.

2) Nid yw tynnu dyraniadau am ddim hedfanaeth yn ôl yn dylanwadu ar benderfyniadau lleihau ymylol

Esboniodd yr astudiaeth fod dyraniadau am ddim hedfanaeth yn ymdebygu i gyfandaliad gwaddol i weithredwyr nad yw'n amrywio gyda newid i gapasiti, gan leihau costau sefydlog i bob pwrpas. Canfu'r astudiaeth nad yw newid mewn lwfansau am ddim yn effeithio ar faint elw uniongyrchol llwybr penodol ac yn gyffredinol dylai gweithredwyr barhau i weithredu ar yr un capasiti. Felly, nid yw lefel dyraniadau am ddim yn gyffredinol yn dylanwadu ar benderfyniadau lleihau ymylol gweithredwyr. Mae eithriad i'r canfyddiad hwn yn digwydd pan fydd lleihad mewn lwfansau am ddim yn effeithio ar broffidioldeb i'r graddau y gallai gweithredwr ddewis gadael y farchnad neu gwtogi gweithrediadau. Pan fydd llwybrau yn parhau i fod yn fasnachol hyfyw, gallai fod disgwyl i weithredwyr awyrennau eraill gynyddu'r cyflenwad, neu 'ôl-lenwi'.

Fodd bynnag, nodwyd risg bosibl mewn rhai achosion, er enghraifft ar rai llwybrau domestig lle mae proffidioldeb llwybrau yn ymylol a llwybrau yn anghystadleuol, efallai na fydd capasiti a dynnir yn ôl yn cael ei lenwi eto, gan arwain at leihad parhaus mewn capasiti neu leihau cystadleuaeth ar lwybr.

Cynhaliwyd dadansoddiad pellach gan yr Adran Drafnidiaeth i ddeall effaith tynnu'n ôl dyraniadau am ddim hedfanaeth ar gyllid gweithredwyr awyrennau a'r risg y byddai llai o broffidioldeb cyffredinol yn arwain at leihad parhaus mewn capasiti. Ar gyfer cwmnïau hedfan

[27] Dadleoli carbon yw symud gweithgarwch economaidd ac allyriadau cysylltiedig o un wlad i wlad arall oherwydd gwahanol lefelau o ymdrech i ddatgarboneiddio trwy brisio carbon a rheoleiddio hinsawdd.
[28] Ymchwil economaidd ar effeithiau prisio carbon ar sector hedfanaeth y DU.

sy'n gwasanaethu llwybrau domestig y DU a llwybrau’r DU-yr Ardal Economaidd Ewropeaidd yn bennaf, mae gwerth dyraniadau am ddim hedfanaeth yn cynrychioli cyfran sylweddol o broffidioldeb, yn enwedig mewn byd yn dilyn cyfyngiadau COVID lle aeth y mwyafrif o weithredwyr i ddyledion ychwanegol i ymdopi â cholli galw oherwydd COVID.

Roedd ansicrwydd cynhenid ynghylch ymatebion gweithredwyr awyrennau i dynnu dyraniadau am ddim hedfanaeth yn ôl yn golygu nad oedd yn bosibl rhagfynegi yn feintiol y risg o leihau capasiti. Fodd bynnag, cynghorodd arbenigwyr masnachol hedfanaeth llywodraeth y DU, wedi'u lleoli yn yr Adran Drafnidiaeth, fod digon o dystiolaeth i awgrymu y gallai tynnu dyraniadau am ddim hedfanaeth yn ôl gyflwyno pwysau anfanteisiol sylweddol ar gyllid sector hedfanaeth domestig y DU, yn enwedig i'r graddau y mae risg o ymadael â'r farchnad neu gwtogi ar weithrediadau nad yw'n cael ei ôl-lenwi wedyn, ac felly’n arwain at leihad parhaus mewn capasiti a’r colli cyfatebol o ran cysylltedd, swyddi ac ati.

O ganlyniad i'r canfyddiadau hyn, penderfynodd yr Awdurdod dynnu dyraniadau am ddim hedfanaeth yn ôl yn raddol erbyn 2026, ac amcangyfrifir y bydd yn arwain at gymorth dyraniadau am ddim heb reswm i weithredwyr awyrennau o rhwng £1,610m a £4,130m dros gyfnod arfarnu 10 mlynedd.[29]

Y broblem dan sylw

Fel y casglwyd gan yr ymchwil uchod, gallai tynnu dyraniadau am ddim CMA y DU yn ôl gael goblygiadau penodol i gwmnïau hedfan sy'n gweithredu llwybrau domestig y DU yn bennaf. Os bydd llwybrau mewn perygl o ddod yn anhyfyw, gallai fod goblygiadau i gysylltedd awyr rhanbarthol hanfodol a'r cymunedau y maent yn eu gwasanaethu.

Ar hyn o bryd mae cysylltedd awyr rhanbarthol wedi'i ddiogelu trwy ddefnyddio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus.[30] Mae polisi’r Adran Drafnidiaeth ar Rwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus yn ceisio sefydlu cydbwysedd rhwng diogelu gwasanaethau rhanbarthol a chyfyngu, cyn belled ag y bo modd, ar unrhyw ymyrraeth ystumio yn y farchnad neu gynnydd mewn allyriadau carbon. Felly, mae'n bwysig ystyried unrhyw ryngweithio rhwng cynigion polisi ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth a'r polisi presennol ar gysylltedd rhanbarthol.

Nid yw'r Awdurdod yn cadw'r wybodaeth sydd ei hangen i nodi'n uniongyrchol lwybrau a allai fod mewn perygl o gau pan fydd dyraniadau am ddim hedfanaeth yn cael eu tynnu'n ôl. Bydd cwmnïau hedfan unigol yn ystyried ystod o ffactorau wrth benderfynu a ddylid gweithredu llwybr penodol, gan ddefnyddio data masnachol perchnogol. Ar ben hynny, bydd penderfyniadau yn seiliedig nid yn unig ar economeg llwybrau unigol, ond ar eu rhwydwaith yn ei gyfanrwydd. Gall llwybrau penodol, er enghraifft, weithredu fel llwybrau bwydo i hediadau pellter hir mwy proffidiol neu rannu awyrennau gyda llwybrau eraill. Serch hynny, er na ellir nodi'r llwybrau penodol a allai fod mewn perygl, gellir amcangyfrif effaith opsiynau sydd wedi'u cynllunio i dargedu cysylltedd hanfodol. Byddai'r Awdurdod yn croesawu ymatebion, yn enwedig gan gwmnïau hedfan a gweithredwyr meysydd awyr, i helpu i wella ein dealltwriaeth o ba lwybrau a allai fod yn y perygl mwyaf o weld lleihad parhaol mewn capasiti.

[29] Datblygu CMA y DU: asesiad effaith.
[30] Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus: canllawiau ar ddiogelu cysylltedd awyr rhanbarthol.

Opsiynau posibl

Mae'r Awdurdod wedi ystyried tri opsiwn posibl:

- Opsiwn A – Gwneud dim a chaniatáu i'r farchnad ymateb i ddiddymiad dyraniadau am ddim yn 2026 heb ymyrraeth.
- Opsiwn B – Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag Uchafswm Pwysau Esgyn (MTOW) hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg.
- Opsiwn C – Cyllido uniongyrchol ar gyfer gweithredwyr awyrennau sy'n hedfan llwybrau i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag awyrennau y mae eu MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg.

Yn ogystal, mae'r Awdurdod yn ystyried y potensial i esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus rhag rhwymedigaethau CMA y DU i leihau'r risg o golli llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus o ganlyniad i gynnydd mewn pwysau ariannol yn sgil cael gwared ar ddyraniadau am ddim hedfanaeth ac i leihau trosglwyddo costau rhwng cronfeydd y llywodraeth. Gellid gweithredu hyn naill ai ar ei ben ei hun neu mewn cyfuniad ag ymyrraeth arall a nodwyd uchod, neu gydag unrhyw opsiynau pellach a gynigir trwy'r ymgynghoriad hwn.

Costau a manteision yr opsiynau

Mae effeithiau posibl Opsiynau A - C wedi cael eu hystyried yn erbyn ciplun o ddata 2023. Mae’r effeithiau hefyd wedi cael eu hystyried dros gyfnod arfarnu sy’n edrych 5 mlynedd tua’r dyfodol, rhwng 2026 a 2030, i gyd-fynd â diwedd cam 1 CMA y DU.

Crynodeb a dull modelu

Mae data hediadau wedi’i gymryd o Ystadegau Meysydd Awyr yr Awdurdod Hedfan Sifil. Mae'r data a ddefnyddiwyd yn adlewyrchu nifer yr hediadau sy'n gadael pob maes awyr sy'n adrodd, er mwyn peidio â chyfrif hediadau ddwywaith. Mae'r asesiad hwn yn adlewyrchu’r effeithiau ar y sail nad yw ymddygiad cwmnïau hedfan yn newid – mewn geiriau eraill, nid yw cael gwared ar ddyraniadau am ddim yn arwain at newid yn y defnydd o awyrennau, nac at geisiadau ychwanegol am Rwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus. Ystyrir tebygolrwydd y canlyniadau hyn yn ansoddol o dan bob opsiwn. Mae'r asesiad hwn yn ystyried gwasanaethau teithwyr yn unig ac nid hediadau cargo / post pwrpasol.

Nid yw'r asesiad sy’n edrych at y dyfodol yn gwneud ymgais i ragweld newidiadau yn y dyfodol mewn Symudiadau Cludiant Awyr ar bob un o'r llwybrau yr effeithir arnynt, ac felly mae’r rhain wedi’u cadw’n gyson ar lefelau 2023 i bob pwrpas. Nid yw'r potensial ar gyfer Tanwyddau Hedfan Cynaliadwy a thechnolegau eraill i leihau allyriadau ar y llwybrau hyn wedi cael ei ystyried chwaith ar hyn o bryd. O ganlyniad, mae allyriadau ar lefel llwybr yn cael eu cadw'n sefydlog ar eu lefelau 2023 trwy gydol y cyfnod arfarnu.

Mae allyriadau carbon wedi'u hamcangyfrif trwy gyfuno amcangyfrifon o allyriadau penodol awyrennau yn ystod glanio ac esgyn, ac ar uchder hedfan fesul cilomedr o hedfan[31], gyda nifer y Symudiadau Cludiant Awyr fesul llwybr a’r pellter rhwng y ddau faes awyr. Nid yw data allyriadau awyrennau yn cael eu cadw ar gyfer pob model awyren penodol, ac felly mae rhai wedi'u grwpio.

[31] Yn unol ag Ystafell Fodelu Hedfanaeth yr Adran Drafnidiaeth.

Mae nifer o lwybrau yn gweithredu cymysgedd o fathau o awyrennau, ac felly mae’n bosibl eu bod yn gymwys yn rhannol o dan yr esemptiadau arfaethedig. Pan fydd awyrennau cymwys yn cyfrif am gyfran eithriadol o isel (<1%) o gyfanswm y Symudiadau Cludiant Awyr ar lwybr, mae'r llwybrau hyn wedi'u heithrio o'r isod, gan eu bod yn cyfrif am niferoedd digid sengl o hediadau yn bennaf ac nid ydynt yn adlewyrchu gweithrediadau arferol. Mae llwybrau gyda llai na 26 o Symudiadau Cludiant Awyr cymwys y flwyddyn (h.y. llai nag un hediad bob pythefnos) wedi'u heithrio hefyd. Mae Symudiadau Cludiant Awyr ac allyriadau CO2 a adroddwyd yn ymwneud â'r awyrennau hynny a fyddai wedi cydymffurfio â gofynion cymhwysedd MTOW yn unig, ac felly mewn rhai achosion maent yn is na chyfanswm lefel y gweithgarwch ar lwybr.

Mae Tabl A1 yn crynhoi cost gyffredinol gyfwerth yr opsiynau arfaethedig os ystyrir ffigurau 2023, i gyd-fynd yn uniongyrchol â'r data gweithgarwch hedfanaeth sylfaenol a archwiliwyd.

Tabl A1 – Crynodeb o effeithiau’r opsiynau, effeithiau cyfwerth yn 2023, prisiau 2023

ID	Opsiwn	Llwybrau wedi’u hesemptio			Allyriadau 2023, tCO2e (% o hedfanaeth CMA y DU)[32]	Refeniw cyfwerth 2023 wedi'i ildio o rwymedigaethau CMA y DU [33]
		Gweithredwyr awyrennau	Symudiadau cludiant awyr o fewn cwmpas	Nifer y llwybrau		
A	Gwneud dim	-	-	-	-	-
B	Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg	1	11,600	17	8,160 (0.09%)	£0.45m
C	Cyllido uniongyrchol ar gyfer cwmnïau hedfan sy'n hedfan llwybrau i, oddi wrth a rhwng cymunedau	1	11,600	17	8,160 (0.09%)	-

[32] Mae'r gwerth mewn cromfachau yn dangos cyfran yr allyriadau CO_2 ar gyfer pob opsiwn allan o gyfanswm allyriadau CO_2 hedfanaeth o fewn cwmpas CMA y DU. Cyfrifir allyriadau carbon gan ddefnyddio gwybodaeth o Ystafell Fodelu Hedfanaeth yr Adran Drafnidiaeth a gallant fod ychydig yn wahanol i'r rhai a adroddir gan gwmnïau hedfan.
[33] Gan dybio pris lwfans CMA y DU 2023 cyfartalog o £55.54.

	ynysoedd gydag awyrennau y mae eu MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg					

Mae Tabl A2 yn cyflwyno crynodeb o'r canfyddiadau ar gyfer arfarniad sy’n edrych 5 mlynedd at y dyfodol rhwng 2026 a 2030. Mae hyn yn ymgorffori newidiadau a ragwelir yn y dyfodol yng ngwerthoedd CMA y DU.

Tabl A2 – Effeithiau cryno’r opsiynau, arfarniad 2026-2030, prisiau 2025, gwerth presennol 2026

ID	Opsiwn	Allyriadau CO2 (tunelli)	Refeniw cyfwerth wedi'i ildio o rwymedigaethau CMA y DU [34] Gwerth Presennol Net
A	Gwneud dim	-	-
B	Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg	40,800	£2.99m
C	Cyllido uniongyrchol ar gyfer gweithredwyr awyrennau sy'n hedfan llwybrau i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag awyrennau y mae eu MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg	40,800	-

[34] Gan ddefnyddio Gwerthoedd wedi’u Masnachu y Farchnad o Werthoedd carbon wedi’i fasnachu wedi’u defnyddio at ddibenion modelu, 2024 - GOV.UK wedi’u haddasu i brisiau 2025.

Opsiwn A – Gwneud dim

O dan yr achos gwneud dim, byddai'r farchnad yn cael ei gadael i addasu i ddiddymu dyraniadau am ddim heb ymyrraeth bellach gan y llywodraeth. Fel y nodwyd yn adran "y broblem dan sylw", nid yw'n bosibl meintioli effaith cael gwared ar ddyraniadau am ddim ar ddarparu gwasanaethau hedfan domestig, a fydd yn cael ei phenderfynu gan gwmnïau hedfan. Ni fydd colli dyraniadau am ddim (sy'n gyfwerth â chynnydd mewn costau sefydlog) yn effeithio'n uniongyrchol ar broffidioldeb ymylol llwybrau. Fodd bynnag, gan fod rhaid i gwmnïau adennill costau sefydlog yn y tymor hir er mwyn parhau i fod yn broffidiol, os yw'r cynnydd hwn mewn costau sefydlog yn ddigon mawr, gallai llwybrau lleiaf proffidiol cwmnïau hedfan ddod yn anhyfyw. Yn yr achosion hyn, gallai cwmnïau hedfan ymateb trwy leihau'r capasiti a ddarperir ar y llwybr hwnnw neu o bosibl roi'r gorau i weithrediadau yn gyfan gwbl. Gallai'r potensial i gwmnïau hedfan eraill ôl-lenwi unrhyw golli capasiti o'r fath fod yn gyfyngedig, gan mai ychydig o gwmnïau hedfan sydd ag awyrennau sy'n addas i'r lefel isel o alw sy'n debyg o fod ar lwybrau o'r fath. Byddai unrhyw golli capasiti parhaol yn cael effaith negyddol ar y teithwyr a fyddai fel arall yn defnyddio'r llwybrau hyn. Mewn achosion o'r fath, mae'n bosibl y gellid gofyn am greu Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus. Gan fod y broses ar gyfer sefydlu Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus yn anochel yn cymryd amser, efallai y bydd cyfnod pan nad yw gwasanaethau yn rhedeg hyd yn oed os dyfernir Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus yn y pen draw.

Er bod disgwyl i gwmnïau hedfan bennu prisiau tocynnau yn seiliedig ar gostau ymylol, mae'n bosibl y gallai'r cynnydd mewn costau sefydlog, os yw'n ddigon mawr, gael ei drosglwyddo o leiaf yn rhannol i deithwyr. Gallai hyn fod yn fwy tebygol o ddigwydd lle mae cwmnïau hedfan yn gweithredu o feysydd awyr llai heb gyfyngiadau capasiti, gan fod amcangyfrifon o drosglwyddo costau fel arfer yn uwch ar gyfer y mathau hyn o lwybr.[35] Gan nad oes gennym wybodaeth ddibynadwy am y gost i gwmnïau hedfan o weithredu gwasanaethau o fewn cwmpas CMA y DU, ac nad yw'n bosibl chwaith rhagweld sut, neu a fydd, cwmnïau hedfan yn dewis trosglwyddo costau uwch, nid yw'n bosibl amcangyfrif unrhyw leihad posibl yn nifer y teithwyr.

Rhagdybir y byddai Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus presennol yn parhau, gyda chyfran o'r cynnydd mewn costau sefydlog yn cael ei hychwanegu at gost y Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus. Byddai hyn yn cynyddu'r baich cost ar gyllid y llywodraeth i Rwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus, ond yn arwain at gynnydd cyfatebol yn refeniw'r llywodraeth o rwymedigaethau CMA y DU ychwanegol cwmnïau hedfan. Gallai fod cynnydd ymylol yng nghostau cyffredinol y sector cyhoeddus pe bai'r newid hwn yn cynyddu costau gweinyddol sy'n gysylltiedig â Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus, ond mae ansicrwydd yn parhau am hyn, felly rhagdybir effaith niwtral o ran cost ar gyllid y sector cyhoeddus.

Opsiwn B – Esemptio awyrennau sy'n hedfan i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gyda MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg

Nododd yr asesiad o weithgarwch hedfanaeth domestig y DU yn 2023 18 o lwybrau wedi'u hamserlennu'n rheolaidd a allai gael eu hesemptio'n gyfan gwbl neu'n rhannol o CMA y DU o dan yr opsiwn hwn. Dangosir gweithgarwch ar y llwybrau hyn, fel y gwelwyd yn nata Ystadegau Meysydd Awyr yr Awdurdod Hedfan Sifil 2023, yn Nhabl A3. Mae hyn yn adlewyrchu gweithgarwch ar gyfer awyrennau cymwys yn unig – lle'r oedd llwybrau hefyd yn

[35] Ymchwil economaidd ar effeithiau prisio carbon ar sector hedfanaeth y DU, t.11.

gweithredu rhai hediadau gan ddefnyddio awyrennau gyda MTOW uwchlaw 18,600kg, mae'r gweithrediadau hyn wedi'u heithrio.

Mae'r holl refeniw wedi'i ildio ar lwybrau nad ydynt dan Rwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus yn cael ei ystyried yn gost uniongyrchol i'r sector cyhoeddus.

Tabl A3 – Llwybrau wedi'u hesemptio Opsiwn B, crynodeb o weithgarwch 2023, prisiau 2023

Cwmni Hedfan	Llwybr	Symudiadau Cludiant Awyr o fewn cwmpas esemptio[36]	Allyriadau CO2 (tunelli)	Refeniw cyfwerth wedi'i ildio o rwymedigaethau CMA y DU, £m
Loganair	Aberdeen - Kirkwall	1,492	582	£0.03
Loganair	Aberdeen - Sumburgh	1,548	1,330	£0.07
Loganair	Benbecula - Glasgow	658	336	£0.02
Loganair37	*Benbecula - Stornoway*	*371*	*127*	*£0.01*
Loganair	Dundee - Kirkwall	117	99	£0.01
Loganair	Dundee - Sumburgh	154	166	£0.01
Loganair	Caeredin - Kirkwall	1,290	1,205	£0.07
Loganair	Caeredin - Stornoway	449	405	£0.02
Loganair	Caeredin - Sumburgh	1,072	1,273	£0.07
Loganair	Glasgow - Islay	1,110	359	£0.02
Loganair	Glasgow - Kirkwall	664	477	£0.03

[36] Yn seiliedig ar ddadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth o ddata meysydd awyr yr Awdurdod Hedfan Sifil. Mae nifer y Symudiadau Cludiant Awyr fel y'i adroddwyd gan y maes awyr ymadael ac mae'n adlewyrchu gwasanaethau teithwyr rhwng y maes awyr hwnnw a'r maes awyr nesaf ar daith yr awyren.
[37] Nid yw'r gwasanaeth teithwyr Benbecula i Stornoway bellach yn cael ei weithredu gan Loganair ac mae bellach yn cael ei redeg gan Hebridean Air Services gan ddefnyddio awyren sydd eisoes wedi'i heithrio o rwymedigaethau CMA y DU. Felly, mae'r llwybr hwn wedi'i eithrio o gyfanswm y gost amcangyfrifedig.

Loganair	Glasgow - Stornoway	245	143	£0.01
Loganair	Glasgow - Sumburgh	674	611	£0.03
Loganair	Inverness - Kirkwall	547	296	£0.02
Loganair	Inverness - Stornoway	868	434	£0.02
Loganair	Kirkwall - Sumburgh	582	282	£0.02
Loganair	Manceinion - Stornoway	76	110	£0.01
Loganair	Manceinion - Sumburgh	33	57	£0.00
Cyfanswm		**11,579**	**8,164**	**£0.45**

Byddai esemptio gweithrediadau awyrennau penodol rhag CMA y DU yn lleihau'r gost ymylol o weithredu'r llwybrau hyn, o'i gymharu ag Opsiwn A. Gallai fod cynnydd mewn capasiti a lleihad mewn prisiau ochr yn ochr â lleihad o'r fath mewn costau ymylol. Byddai hyn hefyd yn dylanwadu ar benderfyniadau lleihau ymylol y cwmni hedfan yr effeithir arno mewn perthynas â gweithredu awyrennau cymwys ar lwybrau ynysoedd. Fodd bynnag, bach iawn yw'r effaith yn debygol o fod ar benderfyniadau lleihau ymylol cyffredinol unrhyw gwmni hedfan o ystyried y lefel isel o allyriadau dan sylw.

Wrth ddewis gofyniad pwysau penodol ar gyfer llwybrau cymwys, mae Opsiwn B yn cynyddu'r posibilrwydd o ymatebion ymddygiadol gan gwmnïau hedfan. Gallai hyn gynnwys addasu pa awyrennau y mae cwmnïau hedfan yn eu gweithredu ar lwybrau penodol er mwyn gwneud y mwyaf o werth yr esemptiad. Fodd bynnag, o ystyried y byddai disgwyl i newid o'r fath arwain at gostau gweithredu uwch, mae’n bosibl mai bach iawn fydd unrhyw ymateb ymddygiadol o'r fath.

O dan yr opsiwn hwn, byddai esemptiad Loganair gyfwerth â 77% o'i ddyraniadau am ddim yn 2023.

Opsiwn C – Cyllido uniongyrchol ar gyfer cwmnïau hedfan sy'n hedfan llwybrau i, oddi wrth a rhwng cymunedau ynysoedd gydag awyrennau y mae eu MTOW hyd at, ac yn cynnwys, 18,600kg

Ystyrir bod effaith darparu cyllid uniongyrchol i weithredwyr awyrennau cymwys yn gyfwerth â honno yn Opsiwn B, gyda lefel gyfwerth o leihad cost ond gan ddefnyddio dull cyflenwi amgen.

Esemptio Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus

Byddai pedwar llwybr yn gymwys i gael eu hesemptio rhag CMA y DU, gyda'r mwyafrif o Rwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus y DU eisoes wedi'u hesemptio oherwydd y defnydd o awyrennau y mae eu MTOW o dan 5,700kg. Mae’r llwybr Benbecula – Stornoway bellach yn cael ei weithredu gan Hebridean Air Service ac wedi'i eithrio o rwymedigaethau CMA y DU gan ei fod yn defnyddio awyrennau bach yn unig y mae eu MTOW o dan 5,700kg. Dangosir gweithgarwch ar y llwybrau hyn, fel y gwelwyd yn nata Ystadegau Meysydd Awyr yr Awdurdod Hedfan Sifil 2023, yn Nhabl A4. Mae allyriadau CO2 wedi'u cyfrifo unwaith eto gan ddefnyddio gwybodaeth o Ystafell Fodelu Hedfanaeth Yr Adran Drafnidiaeth. Mae'r tabl hwn hefyd yn dangos amcangyfrif o’r refeniw CMA a fyddai wedi cael ei ildio pe bai'r esemptiad hwn wedi bod ar waith yn 2023.

Tabl A4 – Llwybrau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus, crynodeb o weithgarwch 2023, prisiau 2023

Cwmni Hedfan	Llwybr	Symudiadau Cludiant Awyr[38]	Allyriadau CO2 (tunelli)	Refeniw cyfwerth wedi'i ildio o rwymedigaethau CMA y DU
Eastern Airways	Aberdeen - Wick John O'Groats	1,072	233	£0.01m
Eastern Airways	Gatwick – Newquay	1,787	2,096	£0.12m
Loganair	Benbecula - Stornoway	393	137	£0.01m
Loganair	Dinas Derry – Heathrow	1,274	2,131	£0.12m
Loganair	Dundee – Heathrow / Dinas Llundain[39]	1,029	1,499	£0.08m
Cyfanswm		**5,162**	**5,960**	

[38] Yn seiliedig ar ddadansoddiad yr Adran Drafnidiaeth o ddata meysydd awyr yr Awdurdod Hedfan Sifil. Mae nifer y Symudiadau Cludiant Awyr fel y’i adroddwyd gan y maes awyr ymadael ac mae'n adlewyrchu gwasanaethau teithwyr rhwng y maes awyr hwnnw a'r maes awyr nesaf ar daith yr awyren

[39] Newidiodd Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus Dundee i Lundain o Ddinas Llundain i Heathrow yn ystod 2023. Mae'r tabl hwn yn dangos ffigurau ar gyfer y llwybr cyfunol.

Fel y nodwyd o dan yr asesiad o Opsiwn A (gwneud dim), disgwylir y byddai cost lwfansau CMA y DU yn cael ei hychwanegu at gostau cymhorthdal Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus pe na bai Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus yn cael eu hesemptio. O ganlyniad, byddem yn disgwyl i'r refeniw wedi’i ildio o rwymedigaethau CMA y DU fynd i'r cyrff sector cyhoeddus sy'n gyfrifol am ariannu Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus ar ffurf cymorthdaliadau gofynnol is.

Bydd union ddosbarthiad buddion yn dibynnu ar sut mae cwmnïau hedfan yn cyfrif am gostau CMA a dyraniadau am ddim ar draws eu llwybrau ac o fewn eu cymwysiadau Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus.

O dan yr opsiwn hwn, byddai esemptiad Eastern Airways gyfwerth ag 11% o'i ddyraniadau am ddim yn 2023, tra byddai esemptiad Loganair gyfwerth â 34% o'i ddyraniadau am ddim.

Pe bai'n cael ei weithredu ochr yn ochr ag Opsiwn B, byddai esemptiad Eastern Airways heb newid, tra byddai esemptiad Loganair gyfwerth â 112% o'i ddyraniadau am ddim.

Atodiad B: Rhestr talfyriadau

ATM	Symudiadau Cludiant Awyr (Air Transport Movements)
CCA	Deddf Newid Hinsawdd (Climate Change Act)
CO2	Carbon Deuocsid
CORSIA	Cynllun Gwrthbwyso a Lleihau Carbon ar gyfer Hedfanaeth Rhyngwladol (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
DfT	Yr Adran Drafnidiaeth (Department for Transport)
DPA	Deddf Diogelu Data (Data Protection Act)
AEE	Yr Ardal Economaidd Ewropeaidd
SMA yr UE	System Masnachu Allyriadau'r Undeb Ewropeaidd
FA	Dyraniadau am ddim (Free Allocation)
FOIA	Deddf Rhyddid Gwybodaeth (Freedom of Information Act)
GHG	Nwy Tŷ Gwydr (Greenhouse Gas)
ICAO	Y Sefydliad Hedfan Sifil Rhyngwladol (International Civil Aviation Organisation)
MTOW	Uchafswm Pwysau Esgyn (Maximum Take-off Weight)
PSO	Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus (Public Service Obligation)
SAF	Tanwydd Hedfan Cynaliadwy (Sustainable Aviation Fuel)
CMA y DU	Cynllun Masnachu Allyriadau'r DU