



LEMBAGA HASIL DALAM NEGERI MALAYSIA

**LAYANAN CUKAI KE ATAS KAPAL
MALAYSIA**

KETETAPAN UMUM NO. 1/2025

TARIKH PENERBITAN: 15 MEI 2025



Diterbitkan oleh
Lembaga Hasil Dalam Negeri Malaysia

Edisi Kedua

Edisi pertama pada 13 Disember 2012

© 2025 oleh Lembaga Hasil Dalam Negeri Malaysia

Semua hak cipta terpelihara ke atas Ketetapan Umum ini adalah milik Lembaga Hasil Dalam Negeri Malaysia. Satu salinan cetak atau elektronik boleh dibuat untuk kegunaan peribadi. Firma dan persatuan profesional dibenarkan untuk menggunakan Ketetapan Umum ini untuk tujuan latihan sahaja. Penerbitan semula secara sistemik atau berganda, pengedaran ke pelbagai lokasi melalui elektronik atau cara lain, duplikasi apa-apa bahan dalam Ketetapan Umum ini untuk bayaran atau tujuan komersil, atau pengubahsuaian kandungan Ketetapan Umum adalah dilarang sama sekali.

KANDUNGAN

Muka surat

1.	Objektif	1
2.	Peruntukan Berkaitan	1
3.	Pemakaian Undang-Undang Percukaian	1
4.	Interpretasi	2
5.	Kapal Malaysia	2
6.	Pengecualian Pendapatan Perkapalan Daripada Kapal Malaysia	6
7.	Pengecualian Pendapatan Berkanun	14
8.	Elaun Modal Disifatkan Dituntut	15
9.	Kapal-Kapal Malaysia Sebagai Satu Punca	16
10.	Pematuhan Syarat bagi Penentusahan Tahunan	33
11.	Akaun Berasingan bagi Kapal Malaysia	35
12.	Pendapatan Dikecualikan, Akaun Pengecualian dan Dividen	35
13.	Ketidakpakaian	37
14.	Pendapatan Diperoleh daripada Punca di Luar Malaysia	37
15.	Bayaran kepada Bukan Pemastautin	39
16.	Dokumen Diperlukan untuk Tuntutan Pengecualian	39
17.	Kemaskini dan Pindaan	40
18.	Penafian	42

KETETAPAN UMUM KETUA PENGARAH

Seksyen 138A Akta Cukai Pendapatan 1967 (ACP) memperuntukkan bahawa Ketua Pengarah mempunyai kuasa untuk membuat Ketetapan Umum berkenaan dengan pemakaian mana-mana peruntukan dalam ACP.

Ketetapan Umum diterbitkan sebagai panduan kepada orang awam dan pegawai Lembaga Hasil Dalam Negeri Malaysia. Ia menggariskan tafsiran Ketua Pengarah berhubung peruntukan tertentu undang-undang cukai dan polisi serta prosedur yang terpakai mengenainya.

Ketua Pengarah boleh menarik balik, sama ada keseluruhan atau sebahagian daripada Ketetapan Umum ini melalui notis penarikan balik atau dengan penerbitan Ketetapan Umum yang baharu.

**Ketua Pengarah Hasil Dalam Negeri,
Lembaga Hasil Dalam Negeri Malaysia.**

1. **Objektif**

Ketetapan Umum (KU) ini menjelaskan layanan cukai ke atas kapal Malaysia dan pengecualian pendapatan perkapalan berhubung dengan orang yang bermastautin di Malaysia.

2. **Peruntukan Berkaitan**

Peruntukan Akta Cukai Pendapatan 1967 (ACP) dan Perintah Cukai Pendapatan yang berkaitan dengan KU ini adalah seperti berikut:

- 2.1 Subseksyen 44A(10), seksyen 52, 54 dan 54A dan perenggan 28, Jadual 6 ACP,
- 2.2 Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No. 29) 1998 [P.U.(A) 473/1998],
- 2.3 Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No. 2) 2012 [P.U.(A) 167/2012],
- 2.4 Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) 2018 [P.U.(A) 38/2018],
- 2.5 Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No. 2) 2018 [P.U.(A) 48/2018],
- 2.6 Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No. 7) 2022 [P.U.(A) 312/2022], dan
- 2.7 Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian bagi Kapal Malaysia) 2024 [P.U.(A) 184/2024].

3. **Pemakaian Undang-Undang Percukaian**

- 3.1 Seksyen 54A(1) dan 54A(2) ACP telah dipinda di bawah seksyen 11, Akta Kewangan 2012 [Akta 742]. Walau bagaimanapun, pindaan ini belum dilaksanakan kerana penangguhan pemakaiannya seperti perundangan subsidiari berikut:
 - (a) Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No. 2) 2012 [P.U.(A) 167/2012] adalah bagi tahun taksiran (TT) 2012 dan 2013,
 - (b) Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) 2018 [P.U.(A) 38/2018] adalah bagi TT 2014 hingga 2015,

- (c) Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No.2) 2018 [*P.U.(A)* 48/2018] adalah bagi TT 2016 hingga 2020,
- (d) Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No.7) 2022 [*P.U.(A)* 312/2022] adalah bagi TT 2021 hingga 2023, dan
- (e) Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian bagi kapal Malaysia) 2024 [*P.U.(A)* 184/2024] adalah bagi TT 2024 hingga 2026.

3.2 KU ini meliputi layanan cukai sehingga TT 2026.

3.3 Dalam KU ini, mana-mana rujukan kepada subseksyen 54A(1) atau 54A(2) atau perenggan 54A(1)(a), 54A(1)(b), 54A(2)(a) atau 54A(2)(b) dalam ACP hendaklah ditafsirkan sebagai rujukan kepada subseksyen atau perenggan itu dalam ACP selari dengan pindaan di bawah seksyen 11 Akta Kewangan 2012 [*Akta 742*] melainkan dinyatakan sebaliknya.

4. Interpretasi

Istilah yang digunakan dalam KU ini mempunyai maksud berikut:

- 4.1 “Kapal Malaysia” bermaksud satu kapal laut yang didaftarkan di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 (OPS), selain daripada satu feri, baj, bot penunda, vesel pembekal, perahu kru, tongkang, kapal korek, bot penangkap ikan atau vesel lain yang serupa.
- 4.2 “Kargo” termasuk mel, mata wang, duit syiling, binatang peliharaan dan semua jenis barang.
- 4.3 “Orang” termasuk suatu syarikat, suatu kumpulan orang, suatu perkongsian liabiliti terhad, dan suatu perbadanan tunggal.
- 4.4 “Pemastautin” bermaksud bermastautin di Malaysia bagi suatu tahun asas untuk suatu tahun taksiran seperti yang ditentukan di bawah seksyen 8 dan subseksyen 61(3) ACP.
- 4.5 “Punca ” bermaksud suatu punca pendapatan.

5. Kapal Malaysia

Perkapalan atau perusahaan pengangkutan laut telah diperuntukkan layanan cukai yang khas di bawah seksyen 54 dan 54A ACP dan perundangan-perundangan subsidiari yang berkaitan.

Seseorang pemastautin yang mengendalikan kapal Malaysia yang mempunyai maksud yang sama seperti subseksyen 54A(6) ACP adalah layak untuk pengecualian cukai dengan syarat bahawa kriteria kelayakan di bawah subseksyen 54A(1) ACP dan mana-mana perundangan subsidiari mengikut tahun taksirannya yang terpakai itu dipatuhi.

5.1 Definisi Kapal Malaysia

5.1.1 Kapal Malaysia ditakrifkan di bawah subseksyen 54A(6) ACP sebagai satu kapal laut yang didaftarkan di bawah OPS, selain daripada sebuah feri, baj, bot penunda, vesel pembekal, perahu kru, tongkang, kapal korek, bot penangkap ikan atau vesel lain yang serupa.

5.1.2 Untuk melayakkan status kapal Malaysia, suatu vesel mestilah memenuhi keperluan dalam takrifan "*Malaysian ship*" di bawah subseksyen 54A(6) ACP iaitu—

- (a) didaftarkan sebagai sebuah kapal Malaysia di bawah OPS,
- (b) merupakan sebuah kapal laut, dan
- (c) bukan feri, baj, bot penunda, vesel pembekal, perahu kru, tongkang, kapal korek, bot pengangkap ikan atau vesel lain yang serupa.

Ketiga-tiga syarat di atas perlu dipatuhi. Jika salah satunya tidak dipenuhi, vesel itu bukan kapal Malaysia.

5.2 Pendaftaran di bawah OPS

5.2.1 Kapal yang didaftarkan sebagai kapal Malaysia dengan sijil pendaftaran di bawah OPS tidak semestinya sebuah kapal Malaysia di bawah ACP kerana definisi kapal Malaysia dalam OPS berbeza dengan ACP.

5.2.2 Untuk melayakkan status kapal Malaysia di bawah ACP, sesebuah vesel mesti merupakan kapal laut yang belayar melepasi had pelabuhan dan memenuhi takrif "*Malaysian ship*" di bawah ACP.

5.2.3 Vesel yang tidak didaftarkan atau pendaftarannya telah dibatalkan di bawah OPS adalah tidak layak untuk status kapal Malaysia di bawah ACP.

5.3 Kapal laut

- 5.3.1 Kapal laut tidak diberi definisi dalam ACP. Selaras dengan takrifan “*sea-going ship*” dalam seksyen 2 OPS, sebuah kapal laut merujuk kepada mana-mana kapal yang belayar melepasi had pelabuhan. Had pelabuhan berbeza mengikut undang-undang kecil setiap pelabuhan. Oleh yang demikian, sebuah kapal yang belayar di dalam perairan Malaysia yang tidak melepasi had pelabuhan tidak dianggap sebagai kapal laut.
- 5.3.2 Vesel yang digunakan secara eksklusif bagi pelayaran di tasik, terusan, sungai atau pinggiran pantai adalah bukan kapal laut.
- 5.3.3 Vesel yang bukan dikategorikan sebagai kapal laut tidak layak untuk status kapal Malaysia di bawah ACP.

5.4 ***Exclusion clause* “... feri, baj, bot penunda, vesel pembekal, bot kru, tongkang, kapal korek, bot penangkap ikan atau vesel lain yang serupa”**

- 5.4.1 Vesel yang termasuk dalam *exclusion clause* di atas dikeluarkan secara khusus daripada definisi kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP .

Contoh 1

A Sdn Bhd memiliki sebuah baj yang telah didaftarkan sebagai sebuah kapal Malaysia di bawah seksyen 11, OPS. Akibat kemajuan industri perkapalan, baj itu bukan vesel pembekal sahaja tetapi mempunyai kuasa enjin besar yang membolehkannya digunakan dalam lautan besar. Ia digunakan untuk membawa kargo dari Malaysia ke negara-negara Asia yang lain sejauh Korea. A Sdn Bhd menuntut baj itu sebagai kapal Malaysia bagi tujuan cukai pendapatan.

Memandangkan baj telah dikeluarkan secara khusus daripada definisi kapal Malaysia di bawah 54A(6) ACP, baj A Sdn Bhd tidak layak untuk status kapal Malaysia bagi tujuan cukai pendapatan walaupun pada hakikatnya ia boleh digunakan dalam lautan besar.

- 5.4.2 Vesel yang serupa dalam jenis, kategori atau fungsi dengan feri, baj, bot penunda, vesel pembekal, perahu kru, tongkang, kapal korek atau bot penangkap ikan juga dikeluarkan daripada definisi kapal Malaysia di bawah ACP.

Contoh 2

B Sdn Bhd adalah pemilik kepada tiga buah vesel yang didaftarkan sebagai kapal Malaysia di bawah OPS.

- a) Vesel pertama, seperti dinyatakan dalam Sijil Pendaftaran Malaysia, merupakan vesel sokongan penyelenggaraan dengan kapasiti muatan 500 tan dan 270 kabin penginapan. Ia digunakan untuk mengangkut barangan, bekalan dan peralatan ke pelantar minyak luar pesisir, di samping menyediakan tempat penginapan dan kemudahan-kemudahan lain untuk pekerja.
- b) Vesel kedua merupakan kapal pendarat yang mampu mengangkut kargo di antara pelabuhan dan digunakan untuk membawa barangan keperluan bagi tujuan operasi pelantar minyak.
- c) Vesel ketiga merupakan kapal Terapung, Pengeluaran, Penyimpanan dan Pemunggahan (TPPP) yang digunakan dalam industri minyak dan gas untuk pengeluaran, penyimpanan, dan pemunggahan minyak mentah di kawasan laut dalam. Vesel ini direka untuk kekal di satu lokasi dalam medan minyak bagi suatu tempoh yang ditetapkan dan perlu menggunakan bot tunda untuk dipindahkan ke lokasi lain.

Vesel pertama dan vesel kedua adalah serupa dalam kategori dan fungsi dengan vesel pembekal. Vesel ketiga adalah serupa dalam kategori dan fungsi dengan kapal korek. Ketiga-tiga vesel secara khusus terkeluar daripada definisi kapal Malaysia. Oleh itu, ketiga-tiga vesel tersebut bukan kapal Malaysia dalam konteks subseksyen 54A(6) ACP.

5.5 Kapal tidak termasuk dalam *exclusion clause*

Contoh-contoh kapal yang tidak termasuk dalam *exclusion clause* adalah *ocean liners*, kapal tangki minyak, kapal LNG, kapal kontena, kapal tangki kimia dan lain-lain. Kapal-kapal itu mestilah kapal laut dan didaftarkan di bawah OPS untuk melayakkan status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP.

6. Pengecualian Pendapatan Perkapalan Daripada Kapal Malaysia

6.1 Orang dan perniagaan yang layak

6.1.1 Menurut subseksyen 54A(1) ACP, di mana seseorang yang bermastautin di Malaysia bagi tahun asas untuk suatu tahun taksiran menjalankan perniagaan yang layak—

(a) mengangkut penumpang atau kargo melalui jalan laut atas suatu kapal Malaysia, atau

(b) menyewakan secara carter suatu kapal Malaysia yang dimilikinya atas asas carter pelayaran atau masa,

*70% pendapatan berkanunnya bagi tahun taksiran tersebut itu adalah dikecualikan cukai. Walaubagaimanapun, pengecualian penuh ke atas pendapatan berkanun telah diberi mulai TT 2012 sehingga TT 2026 melalui perundangan subsidiari yang disenaraikan di dalam perenggan 3.1 KU ini. Namun, mulai TT 2021 syarikat yang mendapat pengecualian penuh perlu mematuhi syarat substantif berdasarkan *P.U.(A) 312/2022* dan *P.U.(A) 184/2024*. Syarat substantif ini akan dijelaskan di perenggan 10, KU ini.

(c) “Orang” termasuk perkongsian seperti yang dinyatakan dalam subseksyen 54A(6) ACP.

(d) “Kapal Malaysia” mempunyai maksud yang sama seperti yang dinyatakan dalam perenggan 5.1 KU ini.

6.2 Perniagaan pengangkutan penumpang atau kargo melalui jalan laut

6.2.1 Selaras dengan perenggan 54(2)(a) ACP, pendapatan kasar seseorang pemastautin daripada perniagaan pengangkutan penumpang atau kargo melalui jalan laut hendaklah ditentukan dengan rujukan kepada pendapatannya dari mana jua terakru atau terbit. Ini bermakna pendapatan orang pemastautin daripada perniagaan pengangkutan penumpang atau kargo melalui jalan laut ditentukan atas asas skop pendapatan dunia.

6.2.2 Pendapatan orang pemastautin daripada perniagaan pengangkutan penumpang atau kargo melalui jalan laut daripada mana jua terakru atau terbit termasuk —

- (a) pendapatan diterima dan boleh diterima di Malaysia, dan
- (b) pendapatan diterima dan boleh diterima di luar Malaysia, tanpa mengira sama ada ia diremitkan ke Malaysia.

Contoh 3

C Sdn Bhd, sebuah syarikat bermastautin di Malaysia, menjalankan perniagaan pengangkutan kargo dengan jalan laut antara Westports di Klang, Malaysia dengan Pelabuhan Shenzhen serta pelabuhan lain di China. Penyata pendapatan syarikat bagi tahun berakhir 31.12.2023 adalah seperti berikut:

Bil	Fret		Pendapatan Kasar (RM'000)		Jumlah (RM'000)
	Dari	Ke	Diremitkan Ke Malaysia	Tidak Diremitkan Ke Malaysia	
i	Pelabuhan Shenzhen China	Westports Malaysia	6,000	2,000	8,000
ii	Westports Malaysia	Pelabuhan Shenzhen China	4,600	-	4,600
iii	Pelabuhan Shenzhen China	Pelabuhan lain di China	500	3,000	3,500
iv	Pelabuhan lain di China	Pelabuhan Shenzhen China	200	1,000	1,200
Jumlah (RM'000)			11,300	6,000	17,300

Jumlah pendapatan kasar bagi syarikat pemastautin daripada perniagaan pengangkutan kargo dengan jalan laut bagi tahun berakhir 31.12.2023 adalah bersamaan dengan RM17,300,000.

- 6.2.3 Pendapatan dunia seseorang pemastautin daripada perniagaan pengangkutan penumpang atau kargo akan ditaksir di bawah skop subseksyen 4(a) ACP, melainkan jika ia layak dikecualikan di bawah perenggan 54A(1)(a) ACP.

- 6.2.4 Untuk melayakkan pengecualian di bawah perenggan 54A(1)(a) ACP, perniagaan pengangkutan penumpang atau kargo perlu dijalankan oleh seorang pemastautin atas kapal Malaysia.

Kapal Malaysia boleh dimiliki atau disewa secara carter oleh orang pemastautin itu.

Pengecualian itu berkuat kuasa mulai TT 1984.

- 6.2.5 Seseorang pemastautin yang menjalankan perniagaan pengangkutan penumpang dengan menggunakan feri adalah tidak layak untuk pengecualian kerana feri bukan didefinisikan sebagai kapal Malaysia bagi tujuan cukai pendapatan.

Walaupun feri perlu didaftarkan sebagai kapal Malaysia di bawah OPS, pengecualian cukai di bawah perenggan 54A(1)(a) ACP tidak layak diberikan memandangkan feri tidak disenaraikan secara khusus dalam definisi kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP.

Contoh 4:

Bukan kapal Malaysia dan bukan perniagaan yang layak

D Sdn Bhd menyediakan perkhidmatan untuk industri petroleum luar pesisir di Malaysia dan luar negara. Perkhidmatan yang disediakan merangkumi kerja-kerja pemeriksaan, pemasangan, pembaikan dan penyelenggaraan pelantar minyak dan saluran paip. D Sdn Bhd mempunyai tenaga kerja yang terdiri daripada penyelam profesional dan kumpulan teknikal. Kapal-kapal yang dimiliki oleh D Sdn Bhd digunakan sebagai pelantar untuk menurunkan penyelam dan peralatan. Kapal-kapal itu telah didaftarkan di bawah OPS. Sijil-sijil yang dikeluarkan oleh Pendaftar kapal-kapal Malaysia menunjukkan kapal-kapal itu sebagai *survey and support vessels*. D Sdn Bhd memohon pengecualian bagi pendapatan yang diperoleh daripada perkhidmatannya.

Walaupun kapal-kapal berkenaan telah didaftarkan sebagai kapal Malaysia di bawah OPS dan menjalankan aktiviti melepasi sempadan pelabuhan, D Sdn Bhd tidak layak untuk pengecualian kerana kapal-kapal berkenaan bukan kapal Malaysia. Kapal-kapal itu adalah serupa dalam kategori atau fungsi dengan vesel pembekal yang termasuk dalam *exclusion clause* "... feri, baj, kapal penunda, vesel pembekal, perahu kru, tongkang, kapal korek, bot

penangkap ikan atau vesel lain yang serupa” dalam definisi kapal Malaysia. Selain itu, perkhidmatan yang diberikan bukan perniagaan yang layak dalam konteks perenggan 54A(1)(a) ACP.

Contoh 5:

Bukan perniagaan yang layak

E Sdn Bhd adalah pemilik sebuah kapal yang didaftarkan di bawah OPS. Ia mempunyai Lesen Perkapalan Dalam Negeri yang membenarkan kapalnya berlabuh di mana-mana pelabuhan di Malaysia untuk menjalankan perniagaannya. Aktiviti perniagaannya melibatkan pemindahan kargo di pelabuhan daripada vesel pembekal kepada kapalnya dan daripada kapalnya kepada kapal lain. Operasinya kini tertumpu di kawasan Pelabuhan Johor. E Sdn Bhd memohon pengecualian berhubung dengan pendapatan yang diperoleh daripada aktiviti perniagaannya.

Aktiviti pemindahan kargo di antara kapal-kapal di pelabuhan lebih cenderung kepada perkhidmatan sokongan yang diberikan dengan menggunakan *feeder vessels*. Perkhidmatan yang diberikan oleh E Sdn Bhd tidak termasuk dalam lingkungan perniagaan yang layak di bawah perenggan 54A(1)(a) ACP. Oleh itu, tiada pengecualian akan diberi.

6.3 Menyewakan kapal Malaysia atas carter pelayaran atau masa

- 6.3.1 Berkuat kuasa mulai TT 1999, pengecualian cukai diperluaskan kepada seorang pemastautin yang menjalankan perniagaan menyewakan secara carter kapal Malaysia yang dimilikinya atas asas carter pelayaran atau masa menurut perenggan 54A(1)(b) ACP.
- 6.3.2 Sebagai tambahan, Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No.29) 1998 [*P.U.(A) 473/1998*] memperuntukkan pengecualian retrospektif bagi TT 1984 hingga 1998.
- 6.3.3 Secara ringkas, berkuat kuasa mulai TT 1984, di mana seorang yang bermastautin bagi tahun asas bagi satu tahun taksiran menjalankan perniagaan yang layak iaitu menyewakan secara carter kapal Malaysia yang dimilikinya atas asas carter pelayaran atau masa, pendapatan berkanun bagi tahun taksiran itu daripada perniagaan tersebut adalah dikecualikan cukai.

- 6.3.4 Kapal Malaysia hendaklah dimiliki oleh orang pemastautin untuk melayakkan pengecualian tersebut.

Contoh 6

F Sdn Bhd, sebuah syarikat bermastautin di Malaysia, tidak memiliki sebarang kapal tetapi menjalankan perniagaan sebagai pengendali dan penyewa kapal. Ia menyewa secara carter daripada syarikat lain lima buah kapal kargo yang layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP. Mengikut perjanjian, F Sdn Bhd membekalkan anak-anak kapal dan menyelenggarakan kapal-kapal Malaysia itu. Kapal-kapal Malaysia itu seterusnya disewakan kepada syarikat lain atas asas carter pelayaran bagi tujuan pengangkutan kargo melalui jalan laut. F Sdn Bhd memohon pengecualian di bawah seksyen 54A ACP.

Pengecualian tidak boleh diberikan kerana kapal-kapal Malaysia itu tidak dimiliki oleh F Sdn Bhd. Kapal Malaysia hendaklah dimiliki oleh syarikat yang menjalankan perniagaan menyewakan kapal Malaysia atas asas carter pelayaran untuk layak mendapat pengecualian.

- 6.3.5 Carter masa dan carter pelayaran

Carter masa dan carter pelayaran tidak diberi definisi dalam ACP.

Secara umum, carter masa merujuk kepada carter kapal berasaskan satu tempoh masa yang tertentu bagi penggunaan kapal itu.

Umumnya, carter pelayaran merujuk kepada carter kapal yang berasaskan pelayaran tertentu dari satu pelabuhan atau tempat ke pelabuhan atau tempat yang lain.

Pelayaran menurut takrifan “*voyage*” seperti dalam seksyen 2 OPS merujuk kepada keseluruhan masa dan keseluruhan jarak antara pelabuhan atau tempat di mana kapal berlepas dengan pelabuhan atau tempat terakhir ketibaan kapal itu.

Bagi kedua-dua carter masa dan pelayaran,

- (a) pemilik kapal biasanya menyediakan perkhidmatan kru bersekali dengan kapal dan membekalkan perkhidmatan kelengkapan kapal, membekalkan bahan api dan menyelenggarakan kapal,

- (b) pemilikan dan kawalan kapal masih dalam tangan pemilik kapal, dan
- (c) perkataan carter merujuk kepada carter keseluruhan kapal dan bukan sebahagian kapal.

Contoh 7

G Sdn Bhd adalah sebuah syarikat yang bermastautin di Malaysia. Ia memiliki dua buah kapal yang layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP. Menurut kontrak *charter-party*, kedua-dua kapal itu disewakan secara carter bersekali dengan kru kepada syarikat perkapalan yang lain iaitu H Sdn Bhd bagi tujuan mengangkut kargo.

Kapal pertama telah disewakan selama satu tahun mulai 1.1.2023 hingga 31.12.2023 di mana –

- (a) G Sdn Bhd menguruskan kapal pertama, manakala H Sdn Bhd mengeluarkan arahan tentang penggunaan kapal pertama dan mengarahkan tempat kapal akan belayar, dan
- (b) H Sdn Bhd membuat bayaran untuk sewa, bahan api dan caj pelabuhan kepada G Sdn Bhd secara bulanan.

Kapal kedua disewakan untuk yuran pengangkutan berasaskan satu siri pelayaran di antara pelabuhan-pelabuhan yang tertentu. G Sdn Bhd memohon pengecualian cukai berhubung dengan pendapatan perniagaan yang diperoleh daripada penyewaan dua kapal itu.

Dalam kes ini, memandangkan kapal pertama dan kapal kedua yang dimiliki oleh G Sdn Bhd telah disewakan atas asas carter masa dan pelayaran masing-masing, G Sdn Bhd layak untuk pengecualian di bawah perenggan 54A(1)(b) ACP.

6.4 Menyewakan kapal Malaysia atas carter kapal kosong

- 6.4.1 Carter kapal kosong (*bareboat charter*) ialah penyewaan kapal kepada penyewa di bawah syarat-syarat carter kapal kosong, seperti ditakrifkan di bawah seksyen 2 OPS. Juga dirujuk sebagai *demise charter*, kapal kosong adalah berbeza dengan carter pelayaran atau masa. Di bawah carter kapal kosong, kapal biasanya disewakan oleh pemilik kapal tanpa kru, manakala

penyewa bertanggungjawab untuk penyediaan kru serta penyelenggaraan kapal. Pemilikan dan kawalan kapal terletak di tangan penyewa yang mempunyai penggunaan eksklusif kapal itu bagi satu tempoh masa atau pelayaran yang tertentu.

- 6.4.2 Menyewakan kapal berasaskan carter kapal kosong bukan perniagaan yang layak di bawah perenggan 54A(1)(b) ACP.

Contoh 8

J Sdn Bhd merupakan sebuah syarikat bermastautin di Malaysia. Ia memiliki tiga buah kapal yang layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP. Kapal-kapal tersebut disewakan tanpa kru, pentadbiran atau penyelenggaraan teknikal kepada syarikat perkapalan lain yang akan mempunyai pemilikan dan kawalan kapal itu bersama dengan tanggungjawab guaman dan kewangan. J Sdn Bhd memohon pengecualian cukai berhubung dengan pendapatan yang diperoleh daripada penyewaan kapal-kapal tersebut.

Tiada pengecualian diberikan memandangkan kapal-kapal tersebut disewakan atas asas carter kapal kosong. Kapal-kapal Malaysia hendaklah disewakan atas asas carter pelayaran atau masa untuk layak mendapat pengecualian.

- 6.5 **Kedua-dua kapal Malaysia dan bukan kapal Malaysia digunakan dalam perniagaan**

Sekiranya kapal Malaysia serta bukan kapal Malaysia digunakan dalam perniagaan seseorang pemastautin, pengecualian di bawah seksyen 54A ACP itu terhad kepada pendapatan yang diperoleh daripada kapal Malaysia sahaja.

Contoh 9:

Kapal kontena dan baj digunakan

K Sdn Bhd, sebuah syarikat pemastautin, memiliki tiga buah kapal kontena dan sebuah baj. Semua vesel itu telah didaftarkan di bawah OPS dan digunakan dalam perniagaan syarikat pengangkutan barangan am melalui jalan laut antara Malaysia dengan Jepun. K Sdn Bhd menuntut pengecualian berhubung dengan pendapatan yang diperoleh daripada perniagaan pengangkutan laut.

Pengecualian hanya diberi untuk pendapatan berkanun yang diperoleh daripada operasi perniagaan atas tiga buah kapal kontena yang merupakan kapal Malaysia. Memandangkan baj telah dikeluarkan daripada definisi kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6), maka pendapatan yang diperoleh daripada operasi perniagaan atas baj itu adalah tidak dikecualikan cukai.

Contoh 10:

Kapal Malaysia dan kapal asing digunakan

L Sdn Bhd, sebuah syarikat bermastautin di Malaysia, tidak memiliki sebarang kapal tetapi menjalankan perniagaan mengangkut minyak sawit mentah melalui jalan laut. Ia menyewa empat buah kapal yang layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP daripada syarikat induknya. Di samping itu, ia menyewa secara carter sebuah kapal asing yang tidak didaftarkan di bawah OPS daripada seorang pelanggan di luar negara. Kesemua kapal itu digunakan dalam perniagaan syarikat.

L Sdn Bhd layak untuk pengecualian berhubung dengan pendapatan yang diperoleh daripada operasi perniagaan atas kapal-kapal Malaysia tersebut sahaja. Pendapatan yang diperoleh daripada operasi perniagaan di atas kapal asing itu adalah dikenakan cukai.

6.6 Ringkasan pengecualian pendapatan perkapalan

Pengecualian Pendapatan Perkapalan Daripada Kapal Malaysia Di Bawah Seksyen 54A ACP	
Orang yang layak	Orang yang bermastautin di Malaysia
Perniagaan yang layak	(a) mengangkut penumpang atau kargo melalui jalan laut atas suatu kapal Malaysia; atau (b) menyewakan kapal Malaysia yang dimilikinya untuk pelayaran atau berdasarkan sewa mengikut tempoh.
Pendapatan yang dikecualikan	100% daripada pendapatan berkanun
Tarikh kuat kuasa	Sehingga TT 2026 (<i>P.U.(A) 184/2024</i>)

7. Pengecualian Pendapatan Berkanun

Jika perniagaan seseorang yang bermastautin bagi tahun asas untuk satu tahun taksiran layak dikecualikan di bawah seksyen 54A ACP, pengecualian cukai yang diberikan adalah sebanyak 100% daripada pendapatan berkanun bagi tahun taksiran itu daripada perniagaan tersebut.

Contoh 11

M Sdn Bhd, sebuah syarikat yang bermastautin di Malaysia dengan modal berbayar melebihi RM2.5 juta, menjalankan perniagaan mengkhususkan dalam pengangkutan gas dan minyak mentah melalui lautan atas *LNG carriers* dan kapal tangki minyak yang berulang-alik antara Malaysia dengan Eropah. Kapal-kapal itu telah didaftarkan di bawah OPS. Penyata pendapatan syarikat bagi tahun berakhir 31.12.2023 adalah seperti berikut:

	RM'000	RM'000
(a) Perniagaan perkapalan		
Pendapatan kasar daripada mana jua terbit atau terakru		120,000
(b) Faedah – seksyen 4(c)		<u>600</u>
		120,600
 Tolak: Perbelanjaan		
Gaji dan upah	20,000	
Pembaikan & penyelenggaraan kapal	16,000	
Bahan api	30,000	
Insurans	2,000	
Caj pelabuhan dan terusan	1,000	
Perbelanjaan operasi lain yang dibenarkan	3,000	
Susutnilai	<u>5,000</u>	<u>77,000</u>
Untung bersih		<u>43,600</u>

Maklumat lain:

- (i) Elaun modal yang dibenarkan bagi tahun taksiran 2023 ialah RM800,000.
- (ii) Kapal-kapal yang digunakan dalam perniagaan itu layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP.

Pengiraan Cukai Bagi TT 2023

	RM'000	RM'000
Perniagaan perkapalan		
Untung bersih	43,600	
Tolak:		
Pendapatan lain: Faedah	<u>600</u>	
	43,000	
 Tambah: Susut nilai	<u>5,000</u>	
Pendapatan larasan	48,000	
 Tolak: Elaun Modal	<u>800</u>	
Pendapatan berkanun	<u>*47,200</u>	
*Amaun dikreditkan ke akaun pengecualian		
 Pendapatan lain: Faedah - seksyen 4(c)		<u>600</u>
Pendapatan Agregat / Bercukai		<u>600</u>
Cukai dikenakan = RM144,000.00 (RM600,000 @ 24%)		
100% daripada pendapatan berkanun perniagaan perkapalan itu dikecualikan cukai.		

8. Elaun Modal Disifatkan Dituntut

Jika pendapatan perniagaan yang layak untuk status kapal Malaysia seorang pemastautin dikecualikan, menurut subseksyen 54A(1A) ACP, elaun modal bagi setiap aset yang dimiliki dan digunakan dalam perniagaan itu disifatkan telah dituntut dan diberikan, berkuat kuasa mulai TT 2009. Peruntukan ini mempunyai kesan mengurangkan pendapatan dikecualikan.

Contoh 12

N Sdn Bhd, sebuah syarikat pemastautin, memulakan operasi dalam tahun 2021 dan memiliki sebuah kapal kargo am Anggerik yang layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP. Syarikat itu menjalankan perniagaan menyewakan Anggerik atas asas carter masa dan layak untuk pengecualian di bawah seksyen 54A ACP. Tetapi syarikat tidak menuntut elaun modal bagi TT 2021 dan TT 2022. Butir-butir aset syarikat yang digunakan dalam perniagaannya adalah seperti berikut:

Kos Aset Yang Diperolehi Dalam Tahun 2021	RM
(a) Kapal	50,000,000
(b) Kenderaan dan mesin	1,000,000

Pengiraan perbelanjaan baki bagi TT 2023:

Kapal Malaysia: Anggerik			
		Kapal	Kenderaan & Mesin
TT	Kos (RM)	50,000,000	1,000,000
2021	Elaun tahunan (20%)	<u>10,000,000</u>	<u>200,000</u>
	Perbelanjaan baki	40,000,000	800,000
2022	Elaun tahunan (20%)	<u>10,000,000</u>	<u>200,000</u>
	Perbelanjaan baki	30,000,000	600,000
2023	Elaun tahunan (20%)	<u>10,000,000</u>	<u>200,000</u>
	Perbelanjaan baki	20,000,000	400,000

Elaun modal disifatkan telah dituntut dan diberikan untuk tujuan menentukan pendapatan berkanun yang dikecualikan bagi TT 2021, TT2022 dan 2023 di bawah seksyen 54A ACP.

9. **Kapal-Kapal Malaysia Sebagai Satu Punca**

9.1 **Pendapatan perniagaan daripada dua atau lebih kapal Malaysia**

Jika terdapat lebih daripada satu kapal Malaysia dalam menentukan pendapatan seseorang yang dikecualikan di bawah seksyen 54A ACP, pendapatan perniagaan yang diperolehi daripada semua kapal Malaysia hendaklah dianggap sebagai satu punca.

Contoh 13

P Sdn Bhd, sebuah syarikat pemastautin, memiliki dan mengendalikan tiga buah kapal tangki kimia dan sebuah baj. Semua vesel itu telah didaftarkan sebagai kapal Malaysia di bawah OPS dan digunakan dalam perniagaan syarikat mengangkut bahan kimia perindustrian dan barangan lain melalui jalan laut antara Malaysia dengan Jepun. Semua vesel kecuali baj layak

untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP. Pendapatan larasan dan elaun modal bagi TT 2023 adalah seperti berikut:

Perniagaan Pengangkutan Bahan Kimia Perindustrian Dan Barangan Lain				
TT 2023	Kapal-Kapal Malaysia			Bukan Kapal Malaysia
	Kapal Tangki Kimia 1 (RM'000)	Kapal Tangki Kimia 2 (RM'000)	Kapal Tangki Kimia 3 (RM'000)	Baj (RM'000)
Pendapatan Larasan	100,000	50,000	70,000	14,000
Elaun Modal	3,000	1,000	4,000	2,700

Pengiraan Cukai Bagi TT 2023

Pendapatan perkapalan dikecualikan di bawah seksyen 54A **RM'000**

Pendapatan larasan daripada kapal-kapal Malaysia 220,000

Tolak: Elaun modal 8,000

Pendapatan berkanun dikecualikan cukai *212,000

Pendapatan perkapalan dikenakan cukai **RM'000**

Pendapatan larasan bukan daripada kapal Malaysia (baj) 14,000

Tolak: Elaun modal 2,700

Pendapatan berkanun 11,300

Pendapatan Agregat / Bercukai 11,300

Pendapatan perniagaan daripada semua kapal Malaysia dianggap sebagai satu punca dalam pengiraan pendapatan dikecualikan.

9.2 Elaun modal bagi kapal Malaysia

Menurut perenggan 54A(2)(a) ACP melalui Akta 742, dalam menentukan pendapatan seseorang di bawah seksyen 54A, elaun modal yang dituntut atau disifatkan dituntut berhubung dengan mana-mana kapal Malaysia

boleh ditolak daripada pendapatan kapal Malaysia lain yang dikecualikan di bawah seksyen 54A ACP.

Contoh 14

Q Sdn Bhd adalah sebuah syarikat yang bermastautin di Malaysia dan memiliki dua buah kapal kontena, Tanjung I dan Tanjung II. Kedua-dua kapal tersebut didaftarkan di bawah OPS dan digunakan dalam aktiviti perniagaan syarikat mengangkut kargo melalui jalan laut antara Pelabuhan Johor dengan Vietnam. Kedua-dua kapal layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP. Butir-butir pendapatan dan perbelanjaan syarikat bagi tahun berakhir 31.12.2023 adalah seperti berikut:

TT 2023	Perniagaan Pengangkutan Kargo Melalui Jalan Laut Atas Kapal-Kapal Malaysia	
	Tanjung I (RM)	Tanjung II (RM)
Pendapatan kasar	27,950,000	28,500,000
Kos langsung	24,024,358	25,975,642
Susutnilai	400,000	600,000
Keuntungan	3,525,642	1,924,358

Maklumat lain:

- (a) Kos tidak langsung sebanyak RM5,000,000 diagihkan atas asas pendapatan kasar dan diterima oleh Ketua Pengarah Hasil Dalam Negeri (KPHDN).

Tanjung I : $RM5,000,000 \times 27,950,000 / 56,450,000 = RM2,475,642$

Tanjung II: $RM5,000,000 \times 28,500,000 / 56,450,000 = RM2,524,358$

- (b) Elaun modal yang dibenarkan bagi TT 2023 adalah seperti berikut:

	Tanjung I	Tanjung II
Tahun semasa	RM 250,000	RM 450,000
Bawa hadapan	RM 500,000	-

Pengiraan Cukai Bagi TT 2023

Perniagaan Pengangkutan Kargo Melalui Jalan Laut	Kapal-Kapal Malaysia	
	Tanjung I (RM)	Tanjung II (RM)
Keuntungan	3,525,642	1,924,358
Tambah: Susutnilai	400,000	600,000
Tolak: Kos tidak langsung	(2,475,642)	(2,524,358)
Pendapatan larasan	1,450,000	Tiada
Tolak: Elaun modal		
Tanjung I: Tahun semasa 250,000		
Bawa hadapan 500,000		
Tanjung II: Tahun semasa 450,000	1,200,000	
Pendapatan berkanun dikecualikan di bawah sek. 54A	* 250,000	Tiada
*Amaun dikreditkan ke akaun pengecualian		

Elaun modal berjumlah RM450,000 yang dituntut bagi Tanjung II boleh ditolak daripada pendapatan Tanjung I.

9.3 Baki elaun modal bagi kapal-kapal Malaysia

- 9.3.1 Di mana pengecualian di bawah seksyen 54A, Bab 8, Bahagian III ACP terpakai, layanan khas akan diberikan kepada elaun modal dan kerugian larasan kapal Malaysia. Layanan khas seperti itu diperuntukkan oleh seksyen 52 ACP.
- 9.3.2 Seksyen 52 ACP memperuntukkan bahawa dalam pemakaian seksyen 54A, peruntukan mengenai penentuan pendapatan bercukai dalam Bab 1 hingga 7 di Bahagian III ACP (bab-bab yang terdahulu) turut terpakai tetapi diubahsuai setakat perlu untuk mematuhi seksyen 54A. Jika terdapat apa-apa ketidakseragaman antara seksyen 54A dengan bab-bab yang terdahulu, maka bab-bab yang terdahulu itu adalah tidak sah setakat mana yang tidak seragam dengannya.
- 9.3.3 Perenggan 9.3.4, 9.4.3 dan 9.6.2 dalam KU ini menjelaskan pemakaian seksyen 52 berhubung dengan operasi layanan khas ke atas elaun modal dan kerugian larasan bagi kapal Malaysia di bawah seksyen 54A ACP.

- 9.3.4 Mengikut kuasa perenggan 54A(2)(a) ACP, elaun modal yang belum diserap bagi kapal Malaysia tidak boleh ditolak daripada pendapatan lain. Ia hanya boleh ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan di bawah seksyen 54A sahaja.

Oleh itu, jika kedua-dua kapal Malaysia dan bukan kapal Malaysia digunakan dalam perniagaan, elaun modal yang belum diserap berhubung dengan kapal Malaysia bagi satu tahun taksiran adalah tidak boleh ditolak daripada pendapatan kena cukai bagi bukan kapal Malaysia. Elaun modal yang belum diserap itu hendaklah dihantar ke hadapan ke tahun taksiran berikutnya untuk ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan sahaja.

Layanan di atas berbeza dengan layanan biasa terhadap elaun modal berhubung dengan satu punca perniagaan. Bagi layanan biasa di mana seksyen 54A tidak terpakai, elaun modal yang belum diserap berhubung dengan kapal, yang digunakan dalam perniagaan adalah boleh ditolak daripada pendapatan kapal lain yang digunakan dalam perniagaan yang sama bagi tahun taksiran itu.

Contoh 15

Fakta kes sama dengan Contoh 14. Dalam tahun 2021, syarikat itu membeli sebuah baj untuk kegunaan perniagaan. Pendapatan larasan dan elaun modal bagi perniagaan untuk TT 2022 dan 2023 adalah seperti berikut:

TT	Perniagaan Pengangkutan Kargo Melalui Jalan Laut			
		Kapal-Kapal Malaysia		Bukan Kapal Malaysia
		Tanjung I	Tanjung II	Baj
2022	Pendapatan larasan	1,000,000	-	700,000
	Elaun modal	750,000	800,000	40,000
2023	Pendapatan larasan	2,000,000	1,000,000	890,000
	Elaun modal	300,000	400,000	60,000

(a) **Pengiraan Bagi TT 2022**

Pendapatan perkapalan dikecualikan di bawah seksyen 54A

Pendapatan larasan kapal-kapal Malaysia	RM
Tanjung I	1,000,000
Tanjung II	<u>Tiada</u>
Jumlah pendapatan larasan	1,000,000
Tolak:	
Elaun modal ⁽¹⁾	
Tanjung I	750,000
Tanjung II	<u>800,000</u>
	1,550,000
	<u>1,000,000</u>

Elaun modal dihantar hadapan ⁽²⁾
= 550,000 (1,550,000 – 1,000,000)

Pendapatan berkanun dikecualikan
di bawah seksyen 54A Tiada

Pendapatan perkapalan dikenakan cukai	
Pendapatan larasan bukan kapal Malaysia	700,000
Tolak: Elaun modal	<u>40,000</u>
Pendapatan berkanun	<u>660,000</u>
Pendapatan Agregat / Bercukai	<u>660,000</u>

(1) Elaun modal sebanyak RM800,000 yang dituntut berhubung dengan Tanjung II boleh ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi Tanjung I.

(2) Elaun modal yang belum diserap sebanyak RM550,000 berhubung dengan kapal-kapal Malaysia tidak boleh ditolak daripada pendapatan kena cukai bagi bukan kapal Malaysia yang digunakan dalam perniagaan perkapalan itu. Ia dihantar hadapan ke tahun taksiran berikutnya untuk ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi kapal-kapal Malaysia.

(b) Pengiraan Bagi TT 2023

Pendapatan perkapalan dikecualikan di bawah seksyen 54A

Pendapatan larasan bagi kapal–kapal Malaysia	RM
Tanjung I	2,000,000
Tanjung II	<u>1,000,000</u>
Jumlah pendapatan larasan	3,000,000
Tolak: Elaun modal	
(i) Tahun semasa	
Tanjung I	300,000
Tanjung II	400,000
(ii) Bawa hadapan ⁽³⁾	<u>550,000</u>
	<u>1,250,000</u>

Pendapatan berkanun dikecualikan *1,750,000
di bawah sek. 54A

*Amaun dikreditkan ke akaun pengecualian

Pendapatan perkapalan ditaksirkan cukai	RM
Pendapatan larasan bagi bukan kapal Malaysia	890,000
Tolak: Elaun modal	<u>60,000</u>
Pendapatan berkanun	<u>830,000</u>
Pendapatan Agregat / Bercukai	<u>830,000</u>

⁽³⁾ Baki elaun modal RM550,000 berhubung dengan kapal-kapal Malaysia yang dibawa hadapan daripada TT 2022 boleh ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi kapal-kapal Malaysia untuk TT 2023.

9.4 Kerugian larasan bagi kapal-kapal Malaysia

9.4.1 Menurut perenggan 54A(2)(b) ACP, dalam menentukan pendapatan daripada suatu perniagaan yang layak di bawah seksyen 54A ACP :

- (a) Kerugian larasan daripada operasi kapal-kapal Malaysia boleh ditolak daripada pendapatan kapal-kapal Malaysia lain yang dikecualikan di bawah seksyen 54A.
- (b) Kerugian larasan yang tidak dapat diserap daripada operasi kapal Malaysia dalam tahun asas bagi satu tahun taksiran adalah tidak boleh ditolak daripada pendapatan yang tidak dikecualikan bagi tahun taksiran itu yang diperolehi daripada—
 - (i) bukan kapal Malaysia yang digunakan dalam perniagaan itu, atau
 - (ii) punca-punca pendapatan yang lain.
- (c) Menurut perenggan 54A(2)(c) ACP, kerugian larasan yang tidak dapat diserap daripada operasi kapal Malaysia dalam tahun asas hendaklah dihantar hadapan ke tahun taksiran berikutnya untuk ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan di bawah seksyen 54A ACP sehingga kerugian larasan itu diserap sepenuhnya.
- (d) Kerugian larasan yang tidak dapat diserap daripada operasi kapal Malaysia yang dibawa hadapan daripada tahun taksiran sebelumnya adalah tidak dibenarkan ditolak daripada –
 - (i) pendapatan bukan kapal Malaysia yang digunakan dalam perniagaan itu, atau
 - (ii) agregat pendapatan berkanun daripada semua punca perniagaanbagi tahun taksiran tersebut.

9.4.2 Layanan terhadap kerugian larasan berhubung dengan operasi kapal-kapal Malaysia di bawah perenggan 54A(2)(b) ACP berbeza dengan layanan biasa terhadap kerugian larasan daripada satu punca perniagaan di bawah subseksyen 43(2) dan 44(2) ACP. Perbezaan adalah seperti berikut:

- (a) Subseksyen 44(2) ACP memperuntukkan kerugian larasan daripada satu punca perniagaan bagi tahun asas untuk suatu tahun taksiran boleh ditolak daripada pendapatan agregat daripada semua punca bagi tahun taksiran tersebut.

Walau bagaimanapun, di bawah perenggan 54A(2)(b) ACP, kerugian larasan yang ditanggung dalam operasi kapal Malaysia dalam tahun asas bagi satu tahun taksiran adalah tidak boleh ditolak daripada pendapatan agregat daripada semua punca untuk tahun taksiran tersebut.

- (b) Subseksyen 43(2) ACP memperuntukkan kerugian larasan yang tidak dapat diserap bagi satu perniagaan yang dibawa hadapan daripada tahun taksiran sebelumnya boleh ditolak daripada agregat pendapatan berkanun daripada semua perniagaan bagi suatu tahun taksiran.

Namun, kerugian larasan kapal Malaysia yang tidak dapat diserap dan dibawa hadapan daripada tahun taksiran sebelumnya adalah tidak boleh ditolak daripada agregat pendapatan berkanun daripada semua perniagaan lain selain kapal Malaysia bagi suatu tahun taksiran.

Contoh 16

R Sdn Bhd, sebuah syarikat pemastautin, memiliki tiga buah kapal (Dolphin I, Dolphin II dan Dolphin III) yang didaftarkan sebagai kapal-kapal Malaysia di bawah OPS. Sijil Pendaftaran Malaysia yang dikeluarkan oleh Jabatan Laut menunjukkan kapal-kapal itu sebagai kapal-kapal tangki. Ketiga-tiga kapal disewakan oleh R Sdn Bhd, atas asas carter pelayaran atau masa, kepada sebuah syarikat perkapalan lain untuk mengangkut kargo antara Malaysia dengan negara-negara Asia yang lain. Semua kapal tangki itu layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP.

R Sdn Bhd juga menjalankan perniagaan pengangkutan lori di Malaysia. Pendapatan larasan dan elaun modal bagi TT 2021 sehingga TT 2023 adalah seperti berikut:

TT		Jenis Perniagaan			
		Perniagaan Menyewakan kapal- Kapal Malaysia Yang Dimiliki Atas Asas Carter Pelayaran Atau Masa			Perniagaan Pengangkutan Lori
		Dolphin I	Dolphin II	Dolphin III	
		RM	RM	RM	
2021	Pendapatan Larasan	3,500,000	(500,000)	(300,000)	Tiada
	Elaun Modal	700,000	300,000	200,000	Tiada
2022	Pendapatan Larasan	1,300,000	(700,000)	(200,000)	500,000
	Elaun Modal	300,000	300,000	100,000	50,000
2023	Pendapatan Larasan	2,700,000	(600,000)	(100,000)	990,000
	Elaun Modal	400,000	100,000	100,000	90,000

(a) Pengiraan Bagi TT 2021

	RM	RM
(i) Pendapatan perkapalan dikecualikan di bawah Seksyen 54A		
Pendapatan larasan daripada kapal-kapal Malaysia	3,500,000	
Tolak: Elaun Modal		
Dolphin I	700,000	
Dolphin II	300,000	
Dolphin III	<u>200,000</u>	<u>1,200,000</u>
		2,300,000
 Tolak: Kerugian Larasan ⁽⁴⁾		
Dolphin II	(500,000)	
Dolphin III	<u>(300,000)</u>	<u>(800,000)</u>
 Pendapatan berkanun (dikecualikan)	<u>*1,500,000</u>	Tiada
*Amaun dikreditkan ke akaun pengecualian		

(ii) Pendapatan perniagaan lain (Pengangkutan Lori)

Pendapatan larasan	Tiada	
Tolak: Elaun modal	<u>Tiada</u>	<u>Tiada</u>

(iii) Pendapatan Agregat / Jumlah / Bercukai Tiada

- (4) Kerugian larasan berhubung dengan Dolphin II dan Dolphin III ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi kapal-kapal Malaysia.

(b) Pengiraan Bagi TT 2022

	RM	RM
(i) Pendapatan perkapalan dikecualikan di bawah seksyen 54A		
Pendapatan larasan daripada kapal-kapal Malaysia	1,300,000	
Tolak: Elaun modal		
Dolphin I	300,000	
Dolphin II	300,000	
Dolphin III	<u>100,000</u>	<u>700,000</u>
		600,000
Tolak: Kerugian larasan ⁽⁵⁾		
Dolphin I	(700,000)	
Dolphin II	<u>(200,000)</u>	
	(900,000)	
	Terhad	<u>(600,000)</u>
Kerugian larasan tahun asas di h/h ⁽⁶⁾		
= 300,000 (900,000 – 600,000)		
perenggan 54A(2)(b)		
Pendapatan berkanun (dikecualikan)		Tiada
(ii) Pendapatan perniagaan lain (Pengangkutan Lori)		
Pendapatan larasan	500,000	
Tolak: Elaun modal	<u>50,000</u>	<u>450,000</u>

(iii)	Agregat pendapatan berkanun daripada perniagaan Tolak: Kerugian perniagaan b/h – subseksyen 43(2)	450,000 <u>Tiada</u>
(iv)	Pendapatan Agregat Tolak: Kerugian larasan tahun asas daripada perniagaan ⁽⁶⁾ subseksyen 44(2)	450,000 <u>Tiada</u>
(v)	Jumlah Pendapatan / Pendapatan Bercukai	450,000
(5)	Kerugian larasan berhubung dengan Dolphin II dan Dolphin III ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi kapal-kapal Malaysia.	
(6)	Baki kerugian larasan (RM300,000) bagi Dolphin II dan Dolphin III dalam tahun asas tidak boleh ditolak daripada pendapatan agregat daripada semua punca dalam tahun asas di bawah subseksyen 44(2) ACP.	

(c) Pengiraan Bagi TT 2023

	RM	RM
(i) Pendapatan perkapalan dikecualikan di bawah seksyen 54A		
Pendapatan larasan daripada kapal-kapal Malaysia		2,700,000
Tolak: Elaun modal		
Dolphin I	400,000	
Dolphin II	100,000	
Dolphin III	<u>100,000</u>	<u>600,000</u>
		2,100,000
Tolak: Kerugian larasan tahun semasa		
Dolphin II	(600,000)	
Dolphin III	(100,000)	
Tolak: Kerugian larasan tahun asas di b/h ⁽⁷⁾	(300,000)	
perenggan 54A(2)(b)		<u>(1,000,000)</u>
Pendapatan berkanun (dikecualikan)		<u>*1,100,000</u>
*Amaun dikreditkan ke akaun pengecualian		

(ii) Pendapatan perniagaan lain (Pengangkutan Lori)			
	Pendapatan larasan	990,000	
	Tolak: Elaun modal	<u>90,000</u>	<u>900,000</u>
(iii) Agregat pendapatan berkanun			
	daripada perniagaan		900,000
	Tolak: Kerugian perniagaan b/h –		
	subseksyen 43(2)		<u>Tiada</u>
(iv) Pendapatan Agregat			
			900,000
	Tolak: Kerugian larasan tahun asas daripada		
	perniagaan subseksyen 44(2)		<u>Tiada</u>
(v) Jumlah Pendapatan / Pendapatan Bercukai			
			<u>900,000</u>
⁽⁷⁾ Kerugian larasan yang belum diserap berjumlah RM300,000 yang dibawa hadapan daripada TT 2022 tidak boleh ditolak daripada agregat pendapatan berkanun daripada semua perniagaan di bawah subseksyen 43(2) ACP. Ia ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi kapal-kapal Malaysia untuk TT 2023.			

9.5 Pelupusan Kapal Malaysia

Jika pengecualian di bawah seksyen 54A ACP terpakai dan salah satu kapal Malaysia dilupuskan, apa-apa elaun imbalan berhubung dengan kapal Malaysia yang dilupuskan boleh ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi kapal-kapal Malaysia. Sekiranya terdapat elaun yang tidak diserap berhubung dengan kapal Malaysia tersebut hendaklah dihantar hadapan untuk ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi kapal- kapal Malaysia yang sama.

Jika pelupusan mengakibatkan kenaikan imbalan, menurut perenggan 37 Jadual 3 ACP, amaun kenaikan imbalan tidak boleh melebihi jumlah amaun elaun modal yang telah diberikan berhubung dengan kapal Malaysia yang dilupuskan tersebut. Sekiranya amaun kenaikan imbalan tersebut adalah sama atau kurang daripada amaun elaun modal yang telah diserap atau diberikan berhubung dengan kapal Malaysia itu dalam tahun-tahun taksiran sebelum tahun taksiran di mana kapal Malaysia tersebut dilupuskan, maka amaun kenaikan imbalan tersebut adalah tidak terjejas.

Contoh 17

S Sdn Bhd merupakan sebuah syarikat pemastautin yang menjalankan perniagaan pengangkutan kargo melalui jalan laut atas dua buah kapal Malaysia (MS I dan MS II) dan layak untuk pengecualian di bawah seksyen 54A ACP. Kapal-kapal Malaysia tersebut telah dibeli dalam 2021 seperti berikut:

Nama Kapal	MS I	MS II
Harga Pembelian (RM'000)	60,000	40,000

Pendapatan larasan bagi kapal-kapal Malaysia itu adalah seperti berikut:

TT	Pendapatan Larasan Bagi Kapal-Kapal Malaysia (RM'000)	
	MS I	MS II
2021	20,000	15,000
2022	12,000	7,000
2023	22,000	(1,000)

Salah satu kapal Malaysia, MS II, telah dijual dalam 2023 pada harga pasaran sebanyak RM43,000,000.

(a) Pengiraan Bagi TT 2021

	RM'000	RM'000
Pendapatan larasan kapal-kapal Malaysia		
MS I	20,000	
MS II	15,000	35,000
 Tolak: Elaun modal		
MS I - EP 20% x 60,000	12,000	
- ET 20% x 60,000	12,000	
 MS II - EP 20% x 40,000	8,000	
- ET 20% x 40,000	<u>8,000</u>	
	<u>40,000</u>	<u>35,000</u>
 Elaun modal dihantar hadapan	5,000	
 Pendapatan berkanun (dikecualikan di bawah seksyen 54A)		<u>Tiada</u>

(b) Pengiraan Bagi TT 2022

	RM'000	RM'000
Pendapatan larasan kapal-kapal Malaysia		
MS I	12,000	
MS II	<u>7,000</u>	19,000
Tolak:Elaun modal		
Dibawa hadapan (MS I & MS II)	5,000	
MS I - ET 20% x 60,000	12,000	
MS II - ET 20% x 40,000	<u>8,000</u>	
	<u>25,000</u>	<u>19,000</u>
Elaun modal dihantar hadapan	6,000	
Pendapatan berkanun (dikecualikan di bawah seksyen 54A)		<u>Tiada</u>

Pengiraan Elaun Jadual 3						
TT		Kadar	MS I		MS II	
			RM'000	RM'000	RM'000	RM'000
2021	EP	20%	12,000	60,000		40,000
	ET	20%	<u>12,000</u>	<u>24,000</u>	<u>8,000</u>	<u>16,000</u>
	PB			36,000		24,000
2022	ET	20%		<u>12,000</u>		<u>8,000</u>
	PB			24,000		16,000
2023	ET	20%		<u>12,000</u>	Jualan	<u>43,000</u>
	PB			12,000		<u>27,000</u>
					Kenaan Imbangan = 24,000 Per 37, Jad 3 ACP	

EP, ET dan PB bermaksud elaun permulaan, elaun tahunan dan perbelanjaan baki masing-masing.

(c) Pengiraan Bagi TT 2023

	RM'000	RM'000
Pendapatan larasan kapal-kapal Malaysia		
MS I	22,000	
MS II	<u>Tiada</u>	22,000
Tambah: Kenaan imbalan MS II		<u>24,000</u>
		46,000
Tolak: Elaun modal		
Dibawa hadapan (MS I & MS II)	6,000	
Elaun tahunan (MS I) 20% x 60,000	<u>12,000</u>	<u>18,000</u>
		28,000
Tolak: Kerugian larasan MS II		<u>(1,000)</u>
Pendapatan berkanun (dikecualikan di bawah seksyen 54A)		<u>*27,000</u>
*Amaun dikreditkan ke akaun pengecualian		

9.6 Lebih daripada satu aktiviti perniagaan yang layak

9.6.1 Selain menjalankan aktiviti perniagaan pengangkutan kargo atau penumpang melalui jalan laut, seorang pemastautin yang memiliki lebih daripada satu kapal Malaysia juga mungkin menjalankan aktiviti penyewaan atas asas carter pelayaran atau masa. Dalam kes sedemikian, menurut perenggan 54(1)(a) ACP, aktiviti-aktiviti tersebut hendaklah dianggap sebagai dua punca perniagaan yang berasingan dan berlainan bagi orang itu.

9.6.2 Jika seorang pemastautin menjalankan dua aktiviti perniagaan yang mana pendapatannya dikecualikan di bawah seksyen 54A ACP, maka dalam menentukan pendapatan dikecualikan, elaun modal atau kerugian larasan bagi kapal Malaysia yang digunakan dalam satu aktiviti perniagaan boleh ditolak daripada pendapatan yang dikecualikan bagi aktiviti perniagaan yang lain yang melibatkan kapal Malaysia menurut perenggan 54A(2)(a) dan 54A(2)(b) ACP.

Layanan cukai tersebut berbeza dengan layanan biasa di bawah peruntukan-peruntukan dalam bab-bab yang terdahulu sebagaimana yang diperuntukan di bawah seksyen 52 ACP seperti yang diterangkan dalam perenggan 9.3.2 KU ini.

Contoh 18

T Sdn Bhd, sebuah syarikat pemastautin, memiliki dua buah kapal yang layak untuk status kapal Malaysia di bawah subseksyen 54A(6) ACP. Sebuah kapal digunakan dalam perniagaan syarikat, iaitu pengangkutan kargo melalui jalan laut. Kapal lain disewakan kepada syarikat lain atas asas carter pelayaran.

Pendapatan larasan dan elaun modal bagi TT 2023 adalah seperti berikut:

TT 2023	Aktiviti Perniagaan Yang Layak	
	Pengangkutan Kargo Melalui Jalan Laut Atas Kapal Malaysia	Menyewakan Kapal Malaysia Secara Carter Pelayaran
Pendapatan / (Kerugian) Larasan (RM)	(600,000)	2,300,000
Elaun Modal (RM)	100,000	200,000

Pengiraan Bagi TT 2023

Pendapatan perkapalan dikecualikan di bawah seksyen 54A

	RM	RM
Pendapatan larasan: Menyewakan kapal Malaysia		2,300,000
Tolak: Elaun modal		
Menyewakan kapal Malaysia	200,000	
Pengangkutan kargo	100,000	<u>300,000</u>
		2,000,000
Tolak: Kerugian larasan; Pengangkutan kargo		<u>600,000</u>
Pendapatan berkanun dikecualikan cukai		*1,400,000
* Amaun dikreditkan ke akaun pengecualian		

10. Pematuhan Syarat bagi Penentusahan Tahunan

10.1 Seseorang pemastautin yang layak pengecualian cukai ke atas pendapatan berkanunnya di bawah seksyen 54A ACP adalah tertakluk kepada syarat-syarat substantif yang telah ditetapkan bagi setiap kapal Malaysia mulai TT 2021 seperti berikut:

- (a) perbelanjaan operasi tahunan; dan
- (b) pekerja sepenuh masa.

10.2 Pematuhan kepada syarat-syarat ini telah diperuntukkan di dalam Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian) (No. 7) 2022 [*P.U.(A) 312/2022*] dan Perintah Cukai Pendapatan (Pengecualian bagi Kapal Malaysia) 2024 [*P.U.(A) 184/2024*]. Penentusahan tahunan bagi syarat yang ditetapkan ke atas setiap kapal Malaysia hendaklah diperolehi daripada Kementerian Pengangkutan Malaysia.

10.3 Perincian syarat-syarat yang perlu dipatuhi bagi setiap kapal Malaysia adalah seperti berikut:

10.3.1 Syarat Perbelanjaan Operasi

Perbelanjaan operasi tahunan yang dilakukan oleh setiap kapal Malaysia adalah sekurang-kurangnya dua ratus lima puluh ribu ringgit (RM250,000.00). Jumlah perbelanjaan operasi tahunan minimum mesti dipatuhi bagi setiap kapal yang digunakan di dalam perniagaannya.

10.3.2 Syarat pekerja sepenuh masa

Syarat minimum bagi bilangan pekerja sepenuh masa di Malaysia bagi setiap kapal Malaysia adalah seperti berikut—

- (a) sekurang-kurangnya empat orang pekerja pesisir dan majoritinya hendaklah terdiri daripada warganegara Malaysia, iaitu:
 - (i) seorang ketua pegawai eksekutif;
 - (ii) seorang pegawai tadbir dan kewangan;
 - (iii) seorang pegawai operasi; dan

- (iv) seorang pegawai yang menjaga hal ehwal kesihatan, perlindungan, keselamatan dan persekitaran; dan
- (b) pekerja yang merupakan anak kapal sebagaimana yang diperuntukkan di bawah Bahagian III Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 [Ord. 70/1952], hendaklah tertakluk kepada keperluan minimum sebagaimana yang dinyatakan dalam Perakuan Keanggotaan Selamat yang dikeluarkan oleh Jabatan Laut Malaysia.

Contoh 19

U Sdn Bhd menjalankan perniagaan pengangkutan kargo melalui jalan laut dan terdapat juga kapal lain yang disewakan kepada syarikat lain atas asas carter pelayaran. Bagi TT 2021 hingga TT 2023, U Sdn Bhd mempunyai sebuah kapal kargo yang melalui jalan laut dan sebuah kapal untuk disewakan yang digunakan dalam perniagaan kapalnya. Kedua-dua kapal milik U Sdn Bhd adalah didapati memenuhi definisi kapal Malaysia.

Perbelanjaan operasi tahunan bagi setiap kapal Malaysia yang digunakan oleh U Sdn Bhd bagi TT 2021 hingga TT 2023 adalah seperti berikut:

Tahun Taksiran	Perbelanjaan operasi tahunan (RM)	
	Kapal 1 Pengangkutan Kargo	Kapal 2 Disewakan asas carter pelayaran
2021	250,000	255,000
2022	260,000	265,000
2023	265,000	267,000

Bagi TT 2021 hingga TT 2023, setiap kapal Malaysia yang dimiliki oleh U Sdn Bhd mempunyai empat orang pekerja warganegara Malaysia di pesisir iaitu seorang ketua pegawai eksekutif, seorang pegawai tadbir dan kewangan, seorang pegawai operasi; dan seorang pegawai yang menjaga hal ehwal kesihatan, perlindungan, keselamatan dan persekitaran.

U Sdn Bhd perlu mendapatkan penentusahan tahunan setiap kapal Malaysia yang digunakan di dalam perniagaannya bagi TT 2021, TT 2022 dan TT 2023 berhubung pematuhan syarat perbelanjaan operasi dan

pekerja sepenuh daripada Kementerian Pengangkutan Malaysia sebelum ia boleh menuntut pengecualian cukai sepenuhnya.

11. Akaun Berasingan Bagi Kapal Malaysia

- 11.1 Seseorang yang menjalankan perniagaan yang pendapatan dikecualikan di bawah seksyen 54A ACP dikehendaki menyimpan akaun yang berasingan bagi pendapatan yang telah terbit atau dianggap terbit daripada setiap kapal Malaysia daripada perniagaan itu menurut perenggan 54A(3)(a) ACP.
- 11.2 Belanja yang dirujuk secara langsung kepada sesebuah kapal Malaysia perlu dikenalpasti bagi setiap kapal Malaysia.
- 11.3 Di mana belanja am dan pentadbiran yang dilakukan tidak dapat dirujuk secara langsung kepada sesebuah kapal Malaysia, belanja tersebut dikategorikan sebagai belanja umum dan hendaklah dibahagikan di antara kapal-kapal berkenaan berasaskan pendapatan kasar. Jika KPHDN berpendapat belanja umum itu telah tidak diagihkan atas asas yang munasabah dan wajar, KPHDN boleh memperuntukkan, kepada kapal yang tertentu, amaun belanja yang sebagaimana mungkin secara munasabah dan patut dilakukan dalam perjalanan biasa perniagaan kapal itu.
- 11.4 Belanja faedah yang dilakukan ke atas pembelian lebih daripada sebuah kapal adalah bukan belanja umum. Belanja faedah tersebut dirujuk secara langsung kepada setiap kapal yang berkenaan.

12. Pendapatan Dikecualikan, Akaun Pengecualian Dan Dividen

- 12.1 Menurut perenggan 54A(3)(b) ACP, pendapatan yang dikecualikan bagi kapal Malaysia hendaklah dikreditkan ke suatu akaun pengecualian.
- 12.2 Dividen, jika dibayar daripada pendapatan yang dikecualikan, hendaklah didebitkan ke akaun pengecualian. Sekiranya kredit dalam akaun pengecualian kurang daripada dividen yang dibayar, amaun debit kepada akaun pengecualian itu hendaklah sama dengan amaun kredit itu mengikut perenggan 54A(3)(c) ACP 1967.

Contoh 20

V Sdn Bhd, sebuah syarikat perkapalan, mempunyai pendapatan dikecualikan sebanyak RM200,000 di bawah seksyen 54A ACP bagi tahun 2023. Syarikat tersebut membayar dividen berjumlah RM150,000 dan RM90,000 pada Jun dan Disember 2023 masing-masing. Akaun pengecualian adalah seperti berikut:

Akaun Pengecualian			
Dividen – Jun	150,000	Baki (Pendapatan dikecualikan) bagi tahun 2023	200,000
Dividen – Disember (terhad)	<u>50,000</u>		
	<u>200,000</u>		<u>200,000</u>

Dalam contoh di atas, dividen kedua sebanyak RM90,000 dibayar dalam bulan Disember 2023 apabila baki kredit akaun hanya RM50,000 sahaja. Amaun maksimum yang boleh didebitkan ke akaun itu tidak boleh melebihi RM50,000. Dividen berjumlah RM50,000 sahaja daripada dividen kedua boleh dianggap sebagai dikecualikan cukai kerana dibayar daripada pendapatan syarikat yang dikecualikan.

Layanan cukai ke atas syarikat di Malaysia adalah berdasarkan sistem imputasi sebelum 1.1.2008. Oleh itu, sebelum 1.1.2008, dividen yang bukan dikeluarkan daripada akaun pengecualian akan dikenakan cukai di tangan pemegang saham. Walau bagaimanapun, pada atau selepas 1.1.2008 apabila sistem satu peringkat (*single tier*) diperkenalkan, baki dividen RM40,000 yang dikeluarkan oleh Syarikat V Sdn Bhd turut dikecualikan cukai di peringkat pendapatan kasar pemegang saham di bawah perenggan 12B, Jadual 6 ACP dan tidak layak diberi kredit cukai di bawah seksyen 110 ACP.

- 12.3 Dividen yang dibayar, dikreditkan atau diagihkan daripada akaun pengecualian adalah dikecualikan cukai pendapatan dalam tangan pemegang saham di bawah perenggan 54A(3)(d) ACP.
- 12.4 Menurut perenggan 54A(3)(e) ACP, di mana penerima dividen merupakan sebuah syarikat, mana-mana dividen yang dibayar oleh syarikat kepada pemegang sahamnya adalah juga dikecualikan cukai di tangan pemegang saham, dengan syarat KPHDN berpuas hati bahawa dividen yang dibayar telah dibayar daripada pendapatan dikecualikan.
- 12.5 Subseksyen 54A(5) ACP memperuntukkan jika pendapatan seseorang atau pendapatan dividen dalam tangan pemegang saham sememangnya tidak seharusnya diberi pengecualian, maka—
 - (a) taksiran atau taksiran tambahan ke atas orang atau pemegang saham tersebut hendaklah dibangkitkan untuk memulihkan kerugian cukai, dan
 - (b) akaun pengecualian patut didebitkan dengan amaun yang terlibat.

13. Ketidapkakaan

Relif kumpulan bagi syarikat di bawah seksyen 44A ACP tidak terpakai kepada syarikat bagi tahun asas untuk satu tahun taksiran dalam tempoh di mana syarikat menikmati pengecualian pendapatan perkapalan di bawah seksyen 54A ACP.

14. Pendapatan Diperoleh Daripada Punca Di Luar Malaysia

14.1 Pendapatan kasar, pendapatan larasan atau kerugian larasan serta pendapatan berkanun perniagaan pengangkutan laut atau perkapalan bagi pengusaha yang bermastautin adalah berasaskan pendapatan dari mana jua terakru atau diperoleh (skop pendapatan dunia) sebagaimana ditentukan mengikut peruntukan perenggan 54(2)(a) dan tertakluk kepada seksyen 54A ACP.

14.2 Pengangkutan laut atau perkapalan tidak diberi definisi dalam ACP 1967. Di bawah ACP, peruntukan-peruntukan khusus berhubung dengan pengangkutan laut atau perkapalan adalah seksyen 54 dan 54A. Selaras dengan kedua-dua peruntukan tersebut, pengangkutan laut atau perkapalan yang dijalankan oleh seorang ditafsirkan sebagai termasuk perniagaan –

- (a) pengangkutan penumpang atau kargo melalui jalan laut atas kapal Malaysia, atau
- (b) menyewakan secara carter kapal Malaysia yang dimilikinya atas asas carter pelayaran atau masa.

14.3 Syarikat pemastautin hanya menikmati pengecualian pendapatan di bawah seksyen 54A ACP bagi pendapatan perniagaan pengangkutan laut dan penyewaan kapal seperti yang dinyatakan dalam perenggan 14.2(a) dan 14.2(b). Pendapatan lain yang diperolehi daripada punca luar Malaysia dan diterima di Malaysia, adalah tertakluk kepada pengenaan cukai di Malaysia.

Contoh 21

W Sdn Bhd, sebuah syarikat pemastautin, menjalankan perniagaan pengangkutan laut iaitu mengangkut kargo melalui jalan laut atas sebuah kapal Malaysia yang berulang-alik antara Sabah dengan Manila. Maklumat berikut telah dikemukakan oleh syarikat bagi tahun berakhir 31.12.2023:

Pendapatan Berkanun	RM
Perniagaan pengangkutan laut	2,500,000
Pendapatan perniagaan lain dari Manila, Filipina	360,000
Pendapatan daripada pelaburan di Manila, Filipina	708,000

Maklumat tambahan

- (a) Pendapatan daripada perniagaan pengangkutan laut adalah berasaskan pendapatan seluruh dunia dari mana jua terakru atau terbit, termasuk amaun tidak diremit ke Malaysia.
- (b) W Sdn Bhd juga mengendalikan sebuah agensi perkerjaan di Manila. Dalam tahun 2023, 90% daripada pendapatan perniagaan itu telah diremit ke Malaysia.
- (c) Pendapatan daripada pelaburan di Manila merangkumi pendapatan dividen. Hanya 1/3 daripada pendapatan dividen telah diremit ke Malaysia dalam tahun 2023.

Pengiraan Cukai Bagi TT 2023

	RM
Pendapatan berkanun daripada perniagaan pengangkutan laut 2,500,000 ⁽⁸⁾ (dikecualikan cukai di bawah seksyen 54A)	Tiada
Pendapatan perniagaan lain daripada luar Malaysia 360,000 x 90% ⁽⁹⁾	324,000
Dividen daripada luar Malaysia 708,000 x 1/3 ⁽¹⁰⁾	<u>236,000</u>
Pendapatan Agregat / Jumlah / Bercukai	<u>560,000</u>

- (8) Pendapatan daripada aktiviti perniagaan pengangkutan kargo melalui jalan laut adalah berasaskan pendapatan daripada mana jua terakru atau terbit tanpa mengira sama ada ia diremitkan ke Malaysia menurut perenggan 54(2)(a) ACP.
- (9) & (10) Pendapatan yang diperoleh daripada punca di luar Malaysia dan diterima di Malaysia oleh syarikat pengangkutan laut yang bermastautin.

- 14.4 Jika pendapatan daripada punca di luar Malaysia tertakluk kepada cukai di Malaysia dan negara asing, pelepasan cukai dua kali boleh diberikan ke atas cukai asing yang ditanggung menurut seksyen 132 atau 133 dan Jadual 7 ACP. Kredit dua belah pihak dan sebelah pihak telah dibincangkan secara terperinci dalam KU No. 11/2021 yang dikeluarkan pada 31 Disember 2021.

15. Bayaran Kepada Bukan Pemastautin

Pengendali perkapalan yang bermastautin mungkin membuat bayaran sewa atau bayaran lain kepada bukan pemastautin. Perkara berhubung dengan cukai pegangan ke atas bayaran tersebut telah terangkan di dalam KU No. 10/2019 yang dikeluarkan pada 10 Disember 2019.

16. Dokumen Diperlukan Untuk Tuntutan Pengecualian

- 16.1 Sekiranya audit cukai dijalankan, pengendali perkapalan dikehendaki menyokong tuntutan pengecualian pendapatan perkapalan dengan menyediakan bukti dokumen untuk membuktikan bahawa pengendali itu adalah –

- (a) bermastautin di Malaysia, dan
- (b) menjalankan perniagaan yang layak mengikut maksud seksyen 54A ACP.

- 16.2 Di samping itu, dokumen berikut mungkin juga diperlukan:

- (a) sijil-sijil yang dikeluarkan oleh Jabatan Laut, contohnya Sijil Pendaftaran dan Lesen Perkapalan Dalam Negeri;
- (b) pelepasan pelabuhan yang dikeluarkan oleh Jabatan Kastam Diraja Malaysia;
- (c) dokumen berkaitan pelayaran kapal;
- (d) kontrak atau perjanjian *charter-party*, jika ada, yang dibuat antara pemilik kapal dengan penyewa mengenai penggunaan kapal;
- (e) Laporan dan dokumen pematuhan syarat serta penentusahan tahunan daripada Kementerian Pengangkutan Malaysia (bermula TT 2021) ; atau
- (f) apa-apa dokumen lain yang berkaitan.

17. Kemas Kini dan Pindaan

KU ini menggantikan KU No. 10/2012 bertarikh 13 Disember 2012 (Edisi Pertama)	Kandungan KU ini telah dikemaskini dan dipinda seperti berikut:	
	Perenggan	Penerangan
	1	Kandungan dikemaskini.
	2	Perenggan 2.1 dikemaskini.
		Perenggan baharu 2.4 hingga 2.7 dimasukkan.
	3	Subperenggan 3.1(b) hingga 3.1(e) dimasukkan.
		Perenggan 3.2 dikemaskini.
		Perenggan 3.3 dikemaskini.
	4	Perenggan 4 dikemaskini.
		Perenggan 4.3 dikeluarkan.
		Perenggan 4.4, 4.5 dan 4.6 dinombor semula menjadi perenggan 4.3, 4.4 dan 4.5.
	5	Subperenggan 5.3.1 dikemaskini.
		Kandungan subperenggan 5.4.2 dikemaskini.
	6	Kandungan subperenggan 6.1.1 dikemaskini.
		Subperenggan 6.2.5 dikemaskini.
		Perenggan 6.5 dikeluarkan.
		Perenggan 6.6 dan 6.7 diatur semula menjadi perenggan 6.5 dan 6.6.
		Maklumat pada jadual di perenggan 6.7 dikemaskini.
	9	Perenggan 9.2, 9.4.2, 9.4.3, 9.5 dan 9.6 dikemaskini.

	10	Perenggan baharu 10.1 hingga 10.3 dimasukkan bagi menggantikan perenggan 10.1 hingga 10.3 KU asal. Contoh 19 baharu dimasukkan di subperenggan 10.3.
	11	Kandungan 10 terdahulu dipinda dan diatur semula menjadi kandungan 11. Perenggan 11.1 hingga 11.4 merujuk kepada perenggan 10.1 hingga 10.4 KU asal. Perenggan 11.1 dikemaskini.
	12	Kandungan 11 terdahulu dipinda dan diatur semula menjadi kandungan 12. Perenggan 12.1 hingga 12.5 merujuk kepada perenggan 11.1 hingga 11.5 KU asal. Contoh 19 terdahulu dipinda dan diatur semula menjadi contoh 20. Contoh 20 dikemaskini.
	13	Kandungan 12 terdahulu dipinda dan diatur semula menjadi kandungan 13.
	14	Kandungan 13 terdahulu dipinda dan diatur semula menjadi kandungan 14. Perenggan 14.1 hingga 14.4 merujuk kepada perenggan 13.1 hingga 13.4 KU asal. Kandungan perenggan 13.1, 13.3 dan 13.4 yang dipinda telah diatur semula menjadi perenggan 14.1, 14.3 dan 14.4 dikemaskini. Contoh 20 terdahulu dipinda dan diatur semula menjadi Contoh 21.
	15	Kandungan 14 terdahulu dipinda, diatur semula dan dikemaskini menjadi kandungan 15.

	16	Kandungan 15 terdahulu dipinda dan diatur semula menjadi kandungan 16.
		Subperenggan baharu 16.2(f) dimasukkan untuk menggantikan subperenggan 16.2(e) KU asal.

18. **Penafian**

Contoh-contoh di dalam KU ini adalah untuk tujuan ilustrasi sahaja dan tidak menyeluruh.

**Ketua Pengarah Hasil Dalam Negeri,
Lembaga Hasil Dalam Negeri Malaysia.**