vinetur

Transportadores quenianos contestam projeto de lei que limita o transporte de álcool ao período diurno

A associação do setor afirma que o período de 12 horas poderá reduzir a capacidade de transporte entre 14,3% e 33,3%, colocando em risco receitas anuais de Sh6,3 mil milhões a Sh14,6 mil milhões

domingo, 15 de novembro de 2026



Os transportadores quenianos contestam uma proposta que limitaria o transporte de bebidas alcoólicas ao período diurno, afirmando que a medida poderá perturbar as operações de transporte de mercadorias, ameaçar postos de trabalho e aumentar os custos nas cadeias de abastecimento da África Oriental.

A Kenya Transporters Association afirmou no sábado, 14 de novembro, que o Parlamento deverá rever as disposições do Alcoholic Drinks and Drugs Control Laws (Amendment) Bill, 2026, que restringiriam o transporte de álcool ao período entre as 6h00 e as 18h00. A associação afirmou apoiar os esforços para combater o álcool ilícito, mas considerou que a proposta sobrecarregaria mais os operadores legais do que as redes criminosas.

Em causa está uma regra de transporte que, segundo a associação, não se adequa à forma como as mercadorias circulam no Quénia e na região. O transporte rodoviário de longo curso funciona frequentemente sem interrupções, para se ajustar aos horários dos portos, aos prazos de desalfandegamento, ao acesso aos armazéns, às exigências das básculas e aos períodos de abertura das fronteiras. Uma regra fixa que permitisse o transporte apenas durante o dia, afirmou a associação, poderia deixar camiões imobilizados em trânsito, atrasar entregas e aumentar os custos operacionais.

O presidente da KTA, Newton Wang’oo, afirmou que a associação apoia o objetivo declarado pelo Governo de proteger os consumidores e combater o álcool ilegal, mas que o projeto de lei prejudicaria os transportadores que cumprem as regras sem travar de forma significativa os contrabandistas e outros operadores ilegais.

Afirmou que o transporte de carga legal não deverá ser condicionado por regras que, na perspetiva da associação, dificilmente dissuadirão quem já opera à margem da lei. A associação afirmou que as restrições ao transporte poderão interromper cadeias de abastecimento, pôr postos de trabalho em risco e aumentar os custos da atividade.

De acordo com a análise preliminar do setor realizada pela associação, o transporte de mercadorias relacionadas com o álcool sustenta cerca de 7.500 postos de trabalho diretos, gera receitas anuais estimadas em Sh43,9 mil milhões e corresponde à atividade de 3.000 camiões no Quénia e nos mercados vizinhos. A KTA estima que as regras propostas poderão reduzir a capacidade de transporte entre 14,3% e 33,3%,

colocando em risco entre Sh6,3 mil milhões e Sh14,6 mil milhões de receitas anuais do transporte de mercadorias.

Estes números não foram verificados de forma independente, mas revelam a dimensão das preocupações manifestadas pelo setor. A associação afirmou que os efeitos não se limitariam às empresas de transporte e aos distribuidores de bebidas alcoólicas. Os fabricantes, grossistas, retalhistas e outras empresas que dependem de serviços de transporte fiáveis também poderão enfrentar atrasos e custos logísticos mais elevados.

Se isso acontecer, alguns desses custos adicionais poderão ser transferidos para os compradores. Para o setor das bebidas, a regra poderá encarecer a distribuição de cerveja, vinho e bebidas espirituosas no Quénia e complicar os envios que atravessam o país com destino aos mercados sem litoral da África Oriental. O Quénia é uma importante rota de trânsito para o comércio regional, pelo que quaisquer novas limitações à circulação de camiões poderão afetar tanto as mercadorias destinadas aos países vizinhos como as entregas nacionais.

A associação alertou também que o projeto de lei poderá fragilizar a posição do Quénia como plataforma logística regional. O país movimenta carga destinada a vários países sem litoral da Comunidade da África Oriental e da região mais vasta dos Grandes Lagos, e os transportadores afirmaram que um período de operação mais restrito dificultaria o planeamento do transporte transfronteiriço de mercadorias.

A KTA afirmou que a logística moderna depende da coordenação contínua entre portos, depósitos no interior, instalações de armazenamento e postos fronteiriços. Um camião que transporte uma carga legal poderá ter de circular durante a noite para evitar congestionamentos, cumprir prazos aduaneiros ou assegurar a ligação a outras etapas da cadeia de abastecimento. Os transportadores afirmaram que um período de 12 horas para o transporte de carga alcoólica não reflete estas realidades.

Além da restrição horária, a associação opôs-se a propostas que poderão introduzir novos requisitos de licenciamento para os transportadores. Afirmou que as empresas já estão sujeitas às regras em vigor em matéria de carga e conformidade no transporte e que a exigência de mais licenças aumentaria os encargos regulamentares e os custos, sem melhorar claramente a fiscalização.

A associação pede aos legisladores que eliminem a limitação do transporte ao período entre as 6h00 e as 18h00, protejam o transporte de mercadorias de longo curso e o trânsito internacional de carga, e abandonem aquilo que considera medidas de licenciamento adicionais desnecessárias. Pretende também que os transportadores não sejam responsabilizados por infrações cometidas por terceiros quando a empresa tenha realizado as diligências razoáveis.

Esta questão integra um argumento mais amplo apresentado pelo setor: a responsabilidade pelo combate ao álcool ilícito deverá ser partilhada ao longo de toda a cadeia de abastecimento, incluindo fabricantes, distribuidores, entidades reguladoras e forças de segurança, em vez de recair sobretudo sobre os operadores de transporte rodoviário.

Em vez de impor restrições generalizadas à circulação, a associação afirmou que o Governo deverá investir em sistemas digitais de rastreabilidade e numa fiscalização orientada pelos serviços de informações. Na sua perspetiva, estas ferramentas permitiriam identificar melhor as cargas suspeitas e acompanhar os produtos desde os fabricantes até aos destinos finais do que uma regra geral que limite o transporte ao período diurno.

A KTA pede também uma avaliação completa do impacto económico antes da entrada em vigor da medida, bem como mais consultas aos operadores de transporte e a outros grupos do setor. Afirmou que a legislação destinada a travar o comércio ilícito deverá ser cuidadosamente concebida, para não perturbar o comércio legal nem prejudicar setores que dependem de entregas com prazos rigorosos.

A proposta surge num momento em que o Quénia continua a enfrentar os danos sociais e para a saúde pública associados ao álcool ilícito. A situação tem gerado pressão para o reforço dos controlos, mas os transportadores afirmam que o desafio para os legisladores consiste em combater a produção e a distribuição ilegais sem travar o comércio legítimo que sustenta postos de trabalho e o comércio regional.