

Șofer non-UE la firmă din România: curse internaționale în UE

Deficitul de șoferi profesioniști din România împinge tot mai multe firme de transport să recruteze cetățeni din afara Uniunii Europene: Republica Moldova, Turcia, Asia Centrală sau de Sud. Vestea bună este că **un cetățean non-UE angajat cu contract de muncă la o firmă românească poate efectua legal curse internaționale pe teritoriul UE**, inclusiv în circuit (de exemplu RO → DE → IT → FR), cu condiția să parcurgă corect două trasee paralele: cel de imigrare (drept de muncă și ședere) și cel de atestare profesională în transportul rutier. Mai jos găsești pașii, actele normative de referință și checklist-ul documentelor obligatorii la bordul camionului.

Pasul 1: Dreptul de muncă și ședere în România

Înainte de orice discuție despre licențe de transport, șoferul trebuie să aibă un statut legal de muncă în România:

1. **Avizul de angajare** – solicitat de angajator la Inspectoratul General pentru Imigrări (IGI), pentru ocupația de șofer/conducător auto transport rutier de mărfuri.
2. **Viza de lungă ședere pentru angajare (tip D/AM)** – obținută de lucrător la misiunea diplomatică a României din țara de origine, pe baza avizului de angajare.
3. **Contractul individual de muncă** – încheiat și înregistrat în REVISAL înainte de începerea activității, conform Codului muncii.
4. **Permisul unic de ședere** – solicitat la IGI după intrarea în țară; acesta atestă simultan dreptul de ședere și dreptul de muncă.

De reținut și obligațiile de integrare introduse prin OUG nr. 32/2026, inclusiv cursul de integrare de 156 de ore pentru lucrătorii străini, detaliat prin Ordinul nr. 655/26.05.2026 – un element de conformitate pe care angajatorii trebuie să îl planifice încă din faza de recrutare.

Pasul 2: Atestarea profesională în transporturi (cerința UE)

Statutul de imigrare nu este suficient pentru a urca șoferul în camion pe rute comunitare. Sunt necesare trei componente distincte:

- **Permis de conducere valabil, categoriile C și CE** – preschimbat sau recunoscut în România, potrivit reglementărilor privind permisele de conducere. Verifică din timp dacă statul de origine are acord de preschimbare cu România, altfel șoferul va trebui să susțină examen.
- **Certificatul de Calificare Profesională (Cod 95 / CPC)** – impus de Directiva 2003/59/CE și transpus prin OMT nr. 1214/2015. Un șofer non-UE **nu poate efectua transport rutier profesionist în comunitate fără Cod 95** obținut sau recunoscut într-un stat membru.
- **Atestatul de conducător auto pentru resortisanți ai țărilor terțe** – eliberat de Autoritatea Rutieră Română (ARR) în baza Regulamentului (CE) nr. 1072/2009. Acest

document dovedește, la orice control din UE, că șoferul este angajat legal la un operator de transport licențiat din România și îndeplinește condițiile de formare profesională. Atestatul este nominal, legat de firmă, și trebuie păstrat în original la bordul vehiculului.

Pasul 3: Documente obligatorii la bord pentru curse în circuit (RO → DE → IT → FR)

Checklist practic pentru managerul de transport, înainte de fiecare plecare în cursă:

- Permis de conducere (C/CE) + **cardul de tahograf** al șoferului;
- **Permisul unic de ședere** în România (sau viza D valabilă) + pașaportul;
- **Copia conformă a licenței comunitare de transport** a firmei românești;
- **Atestatul de conducător auto (ARR)** în original, pe numele șoferului și al operatorului;
- **Declarația de detașare IMI** – obligatorie pentru operațiunile de cross-trade și cabotaj, conform Directivei (UE) 2020/1057 din Pachetul Mobilitate I; se depune prin portalul IMI înainte de începerea operațiunii;
- **Formularul A1** (sau dovada depunerii cererii la CNPP) – atestă că șoferul este asigurat în sistemul de securitate socială din România;
- Contractul de muncă sau un extras al acestuia, recomandat în copie, pentru controalele autorităților de muncă din statele de tranzit.

*Regula de aur: tranzitul și transportul bilateral au un regim mai relaxat, dar **cross-trade-ul (ex. DE → IT) și cabotajul declanșează obligațiile de detașare** din Pachetul Mobilitate, inclusiv salariul minim aplicabil în statul gazdă pentru perioadele respective.*

De ce contează conformitatea: controalele din UE

Autoritățile din Germania (BALM/BAG), Franța și Italia verifică sistematic camioanele est-europene, iar lipsa atestatului ARR, a declarației IMI sau a formularului A1 poate atrage **amenzi consistente, de ordinul miilor sau zecilor de mii de euro**, imobilizarea vehiculului și riscul afectării bunei reputații a operatorului de transport. În România, ISCTR și Inspekția Muncii sancționează la rândul lor munca nedeclarată a străinilor și neregulile de detașare. Costul conformității este întotdeauna mai mic decât costul unei singure sancțiuni majore.

Pentru angajatorii care gestionează mai mulți șoferi străini, platforma [WantJOB](#) automatizează dosarul de angajare a lucrătorilor non-UE – de la documentele pentru avizul de muncă până la evidența termenelor de valabilitate a permiselor și atestatelor – reducând semnificativ riscul de neconformitate.

Întrebări frecvente

Poate un șofer moldovean angajat în România să facă o cursă Germania → Franța?

Da, dacă are atestatul de conducător auto eliberat de ARR, Cod 95 valabil, permis de ședere în România și dacă operatorul a depus declarația de detașare IMI pentru operațiunea de cross-trade.

Este suficient Codul 95 obținut în țara de origine (non-UE)?

Nu în mod automat. Codul 95 trebuie obținut sau recunoscut într-un stat membru UE, conform Directivei 2003/59/CE. În practică, majoritatea șoferilor non-UE parcurg formarea CPC în România.

Atestatul ARR rămâne valabil dacă șoferul schimbă angajatorul?

Nu. Atestatul de conducător auto este emis pe numele șoferului și al operatorului de transport; la schimbarea angajatorului trebuie solicitat un atestat nou.

Declarația IMI este necesară pentru toate cursele internaționale?

Nu. Transportul bilateral (RO → stat membru și retur) și tranzitul sunt, de regulă, exceptate. Declarația IMI devine obligatorie pentru cross-trade și cabotaj, conform Directivei (UE) 2020/1057.

Cât durează întregul proces de angajare a unui șofer non-UE?

Durata variază în funcție de țara de origine, încărcarea IGI și a misiunilor diplomatice, plus timpul pentru preschimbarea permisului și obținerea Codului 95. Planifică realist câteva luni și verifică termenele actualizate pe site-urile IGI și ARR.