

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București-ROMÂNIA  
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25  
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53  
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro

Nr. 734/14.07.2022

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**Domnului Sorin Mihai GRINDEANU - Viceprim-ministru, Ministrul Transporturilor și  
Infrastructurii** Nr. înregistrare MTI: 28850/25.07.2022

**MINISTERUL AFACERILOR INTERNE**

**Domnului Lucian BODE - Ministrul Afacerilor Interne**

**Ref: solicitare acțiuni prioritare MTI și MAI privind criza acută de conducători auto  
profesioniști - angajarea tinerilor de la 18 ani și deblocarea angajării conducători auto  
extracomunitari la companiile de transport rutier din România**

**Stimate Domnule Grindeanu, Stimate Domnule Bode,**

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită acțiunea coordonată a ministerelor pe care le conduceți pentru angajarea tinerilor conducători auto profesioniști de la 18 ani și totodată eliminarea urgentă a blocajelor legate de angajarea de conducători auto profesioniști extracomunitari de către firmele de transport rutier din România.

**România este printre țările cele mai afectate de criza de conducători auto profesioniști**

Industria transporturilor rutiere din România se confruntă de mulți ani cu o criză de conducători auto profesioniști care s-a acutizat în prezent pe fondul provocărilor importante legate de începerea aplicării Pachetului Mobilitate 1 și instabilității generate de războiul din Ucraina. Potrivit sondajului anual al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere - IRU, lipsa de conducători auto profesioniști s-a agravat la nivel global, crescând în Europa cu 42% din 2020 până în 2021. România este printre țările europene cele mai afectate, deficitul estimat de IRU ajungând la 71.000 posturi de conducători auto profesioniști neocupate. Vă transmitem alăturat raportul IRU privind criza conducătorilor auto– 2022.

**Transportatorii rutieri români se confruntă cu bariere legislative care nu le permit angajarea tinerilor conducători auto profesioniști de la 18 ani, deși aceasta este vârsta minimă pentru permisul de conducere C+E la nivel european, în 17 State Membre**

Una dintre cauzele care adâncesc criza de forță de muncă calificată din domeniul transporturilor rutiere este legislația românească care impune pentru obținerea permisului de conducere categ. C+E necesar conducătorilor auto transport rutier de mărfuri ca tinerii să aibă vârsta minimă de 21 ani, deși legislația europeană (Directiva 645/2018) permite vârsta minimă de 18 ani. În cei trei ani 18-21, tinerii își găsesc altceva de lucru și puțini dintre ei mai revin la șoferie.

Totodată, aplicarea unor reguli naționale mai restrictive în România privind vârsta minimă a șoferilor profesioniști conduce la condiții inegale de concurență pentru operatorii de transport români, care sunt dezavantajați față de competitorii lor din alte 17 State Membre UE (Austria, Cehia, Germania, Danemarca, Estonia, Franța, Grecia, Croația, Ungaria, Irlanda, Lituania, Olanda, Polonia, Portugalia, Slovenia, Suedia și Marea Britanie) care au stabilit vârsta minimă de 18 ani pentru conducătorii auto de camioane (permis C și CE) conform prevederilor legislației europene în vigoare. Cercetările din aceste țări au arătat că nu există o corelație între vârsta șoferilor și accidente, ci formarea profesională a șoferilor este cel mai important factor pentru siguranța rutieră. În acest context, este necesară schimbarea urgentă a legislației românești în așa fel încât un tânăr să poată deveni conducător auto profesionist de la vârsta de 18 ani, precum și alocarea de fonduri europene pentru dezvoltarea unei rețele naționale de școli de conducători auto profesioniști care să asigure învățământ dual pentru angajarea tinerelor talente în industria transporturilor rutiere. Companiile de transport rutier sunt pregătite să le asigure tinerilor trainingul necesar în sistemul de învățământ dual iar la început de drum, tinerii de 18 ani ar putea să conducă în echipaj pentru o perioadă de 3-6 luni.

**Transportatorii rutieri români se confruntă cu blocaje administrative care îngreunează și limitează angajarea conducătorilor auto extracomunitari**



Angajarea conducătorilor auto extracomunitari este una dintre soluțiile la care apelează tot mai multe companii europene de transport rutier afectate de criza de forță de muncă calificată, însă pentru transportatorii români posibilitățile de a apela la această soluție sunt mai puține și mai complicate administrativ decât în alte țări europene, dezavantajând transportatorii români față de competitorii lor. Astfel, în timp ce statele din Europa de Vest atrag conducători auto din România care au fost formați la standardele UE și pot lucra de a doua zi pentru firmele vestice, transportatorii români trebuie să aducă conducători auto din afara UE, din zone în care se vorbește engleza sau rusa (Asia sau din țări euroasiatice/CIS), dar care trebuie pregătiți pentru standardele europene, și a căror angajare este complicată administrativ și limitată – pentru că doar conducătorii auto profesioniști cu permis de conducere obținut înainte de septembrie 2009 pot veni în România, iar la întocmirea actelor vin pe orice altă poziție decât de conducător auto, obțin permisul de ședere/muncă în România, urmând să dea un examen pentru obținerea unui atestat de competență profesională în transporturile rutiere – în baza căruia șoferul poate fi angajat să conducă vehicule comerciale pe teritoriul României. Totodată, pentru că România nu este țară Schengen, conducătorii auto extracomunitari au nevoie de viza pentru a călători în UE/Schengen, care se acordă în anumite condiții și pentru o perioadă limitată.

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR solicită acțiunea coordonată a MTI și MAI pentru deblocarea urgentă a angajării tinerilor de la 18 ani și a conducătorilor auto profesioniști din afara UE la companiile de transport rutier din România.** UNTRR solicită un plan național de acțiuni prioritare privind criza conducătorilor auto, respectiv:

- 1. UNTRR solicită MAI și MTI stabilirea vârstei minime de 18 ani pentru conducătorii auto transport rutier de marfă (categoriile C și CE),** prin modificarea legislației naționale, conform prevederilor din legislația europeană.  
Totodată, solicităm alocarea de fonduri europene și prin PNRR pentru dezvoltarea unei rețele naționale de școli de conducători auto profesioniști care să asigure învățământ dual pentru angajarea tinerelor talente în industria transporturilor rutiere.
- 2. UNTRR solicită MAI eliminarea urgentă a cerinței Inspectoratului General pentru Imigrări - IGI care solicită prezentarea unui atestat emis în UE pentru conducătorii auto extracomunitari, atunci când se solicită permisul de ședere –** la acest moment, această cerință IGI îngreunează serios procesul de angajare al conducătorilor auto extracomunitari la companiile românești de transport rutier, care trebuie să aducă respectivii conducători auto în România pentru a face formarea profesională necesară care să le permită operarea de transporturi rutiere în România și în UE
- 3. UNTRR solicită MTI introducerea posibilității ca și cetățenii extracomunitari deținători de permise categoria C1, C1+E, C și C+E, care au fost emise după Septembrie 2009 să poată face formarea inițială în România(CPI), ceea ce în acest moment nu este posibil în România** deși Directiva 59/2003 prevede că *“Statele membre aplică aceste măsuri: (...) de la 10 septembrie 2009 cu privire la calificarea inițială necesară pentru conducerea vehiculelor din categoriile de permis de conducere C1, C1+E, C și C+E.”*
- 4. UNTRR solicită MTI să permită prezența unui translator în momentul când cetățeanul extracomunitar dă examenul pentru obținerea CPI sau CPC,** la fel ca în alte State Membre precum Ungaria sau Polonia. Anul trecut, Polonia a înregistrat în economie o forță de muncă din afara UE de 818 800 persoane (2021), din care 110.000 numai în sectorul transportului rutier (șoferi ucraineni) – autoritățile poloneze facilitând cadrul necesar organizării de cursuri cu traducători pentru conducătorii auto extracomunitari în vederea obținerii CPI sau recunoașterea CPI/CPC obținut în alt Stat Membru.

Industria transporturilor rutiere din România are nevoie de condiții egale cu cele ale transportatorilor polonezi și din alte State membre, pentru a putea să continue să opereze în parametri optimi și să rămână competitivă la nivel european. Reamintim că transporturile rutiere sunt principalul contribuitor la exportul de servicii al României care doar în ultimii 4 ani a avut o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul dumneavoastră, vă mulțumim și vă asigurăm de înalta noastră considerație.

**Secretar General  
Radu DINESCU**