

România, noua poartă a Europei pentru șoferii non-UE? Costuri și predictibilitate

Stadiu la 21.10.2026: Pe [WorkinRomania.gov.ro](https://workinromania.gov.ro) rămân dezactivate înregistrarea angajatorilor, autorizarea angajatorilor și depunerea cererii unice pentru vize D/AM2. Următorul termen care contează pentru deblocare este **02.12.2026**, în dosarul de fond 5258/2/2026. Pilotul european descris mai jos merge înainte indiferent de blocaj: primii șoferi egipteni ajung la examenul din România după etapa de formare din Egipt.

Uniunea Europeană a ales România drept una dintre cele două țări în care testează, cu bani europeni, un coridor legal pentru șoferi profesioniști din afara UE. Proiectul Skilled Driver Mobility for Europe II (SDM4EU II) formează 600 de șoferi în Egipt și Maroc și aduce 200 dintre ei la muncă în UE: 100 de egipteni în România, 100 de marocani în Italia. Alegerea României are la bază o cifră: un șofer non-UE costă aici, până să poată conduce legal, **8.720 €**, față de **19.065 €** în Italia și **22.136,80 €** în Spania. Articolul explică de unde vin aceste cifre, de ce România iese mai ieftin, cât de mare este azi rolul ei față de Polonia și unde se rupe predictibilitatea.

Pe scurt

Întrebare	Răspuns
Ce este SDM4EU II?	Proiect-pilot UE (iunie 2026 – decembrie 2028, aproape 6 mil. €, 95% din fondul AMIF) care formează 600 de șoferi în Egipt și Maroc și sprijină 200 dintre ei să lucreze legal în UE
Ce primește România?	Coridorul Egipt-România: 100 de șoferi egipteni pregătiți după standarde IRU, cu integrare prin UNTRR și implementare locală de Fundația ICAR
Cât costă un șofer non-UE până poate conduce?	8.720 € în România, 19.065 € în Italia, 22.136,80 € în Spania (estimările studiului SDM4EU, faza I)
De ce e mai ieftin în România?	Salariul plătit în perioada de așteptare e mai mic, contribuția angajatorului e CAM 2,25%, calificarea inițială se dă doar prin examen (fără curs obligatoriu), permisul se preschimbă fără examen pentru multe state de origine, iar cazarea costă mai puțin
Este România „cel mai mare furnizor” de șoferi non-UE?	Nu. Polonia avea la 31.07.2026 146.090 de atestate valabile pentru șoferi non-UE. România avea, la ultima statistică publicată de ARR, sub 3.000 de șoferi străini angajați. România poate deveni o poartă de intrare a acestor șoferi în transportul european, nu furnizorul principal
Unde e problema?	Predictibilitatea procedurii: piața a fost înghețată între 27.04 și 08.08.2026, din 15.09.2026 fluxurile D/AM2 din WorkinRomania sunt dezactivate, iar contingentul 2026 (90.000) e sub cererea reală

Ce testează, concret, Uniunea Europeană

SDM4EU II este primul proiect care transformă politica UE a „Parteneriatelor pentru talente” într-un sistem de recrutare măsurabil pentru transportul rutier. Cifrele și rolurile:

- **600 de șoferi formați** (300 în Egipt, 300 în Maroc) după standarde de pregătire stabilite de IRU; **200 dintre ei intră în procesul de mobilitate**: 100 spre România, 100 spre Italia. În paralel sunt formați **30 de formatori locali**, ca școlile din Egipt și Maroc să poată continua singure.
- **Cine conduce proiectul**: GOPA PACE, cu finanțare de la ICMPD prin Migration Partnership Facility. IRU este partener tehnic pentru standarde și certificare. AASTMT implementează în Egipt, Soleterre pe coridorul Maroc-Italia, **Fundația ICAR în România**. Integrarea șoferilor după sosire o face **UNTRR** în România și FAI în Italia.
- **Traseul unui șofer**: recrutare și selecție în țara de origine → formare tehnică și lingvistică → **misiuni de selecție conduse de angajatori**, direct în Egipt → mobilitate legală → integrare, mentorat și monitorizare după sosire → angajare și retenție, cu traseu de reintegrare pentru cei care se întorc acasă.
- **Scopul final**: un plan replicabil pe care instituțiile UE, statele membre și țările partenere să-l folosească pentru următoarele coridoare, cu recunoașterea calificărilor și a atestatelor CPC peste granițe.

România nu a fost aleasă la întâmplare. Faza I a proiectului (iunie 2024 – aprilie 2025, buget de 99.500 €) a analizat 11 state membre (Franța, Germania, Italia, Țările de Jos, România, Spania, Suedia, Grecia, Portugalia, Belgia, Polonia) și 5 țări partenere (Egipt, Bangladesh, Maroc, Pakistan, Tunisia). Pe 11 martie 2025, IRU și UNTRR au adunat la București peste zece companii românești de transport pentru a discuta exact coridorul Egipt-România. Planul rezultat a reținut Italia, România, Marocul și Egiptul ca perechi de lucru.

De unde vine cifra de 8.720 €

Cifrele nu sunt tarife oficiale, ci **estimări ale costului total suportat până când șoferul poate conduce legal în transport comercial**: viză și permise de muncă și ședere, obținerea sau preschimbarea permisului de conducere, pregătirea profesională, cazarea și celelalte formalități.

Tară de destinație	Cost estimat per șofer non-UE
Spania	22.136,80 €
Italia	19.065 €
Portugalia	12.865 €
Grecia	9.930 €
România	8.720 €
Germania	7.935 €

Țară de destinație	Cost estimat per șofer non-UE
Belgia	6.980 €
Polonia	6.705 €

Două concluzii ale studiului cântăresc la fel de mult ca tabelul. Prima: în cele 11 țări analizate, **permisul de muncă a durat în medie peste 90 de zile**, iar dreptul de ședere și mai mult. A doua: **la nivelul UE nu există un mecanism de recunoaștere a pregătirii profesionale a șoferilor obținute în țări terțe**, deci șoferul reface în Europa instruirea cerută de normele europene; în unele state, preschimbarea permisului trebuie făcută chiar înainte de a începe cursurile.

Structura costului reiese din studiul-pereche realizat de IRU pentru Comisia Europeană („Bus and truck drivers from third countries”, publicat în 2026), pe bază de interviuri cu companii de transport: **cost mediu de 20.157 € per șofer**, din care **14.600 € sunt salariul și contribuțiile plătite în perioada de pregătire și regularizare**, 3.815 € transportul din țara de origine, cazarea și integrarea inițială, 1.385 € obținerea sau preschimbarea permisului și doar 357 € cursul și atestatul CPC. Cu alte cuvinte, peste 70% din cost este **timp mort plătit**, nu taxe. Același studiu măsoară și timpul: pentru șoferi, procedurile legale și administrative durează între șase luni și un an, față de patru-șase luni în restul economiei.

De ce România iese mai ieftin decât Italia și Spania

1. Baza salarială și contribuțiile. Componenta dominantă este salariul plătit cât timp șoferul nu poate încă lucra. Aceași lună de așteptare costă în România de două-trei ori mai puțin: salariul brut al unui șofer este mai mic, iar contribuția angajatorului este contribuția asiguratorie pentru muncă de **2,25%**, față de contribuții patronale de ordinul a 30% în Spania și Italia. Cum perioada moartă este componenta cea mai mare, diferența se multiplică.

2. Calificarea profesională, mai scurtă. România este unul dintre cele nouă state membre (alături de Austria, Belgia, Cipru, Grecia, Irlanda, Letonia, Malta și Țările de Jos) în care calificarea inițială CPI se obține **doar prin examen, fără curs obligatoriu** de 140 sau 280 de ore. ARR cere la examen dovada șederii legale la data examenului, nu 185 de zile de rezidență prealabilă, cerință semnalată de transportatori ca barieră majoră în Germania și Cehia. Examenul teoretic pentru CPI marfă/persoane se poate susține și **în limba engleză**, la București, în sesiuni programate. Directiva 2003/59/CE cere ca șoferul din țară terță să obțină calificarea inițială în statul membru al firmei angajatoare, deci examenul se dă în România, nu în Egipt. Pentru transport internațional se adaugă atestatul de conducător auto prevăzut de Regulamentul (CE) 1072/2009, eliberat tot de ARR (tarif 200 lei).

3. Permisul de conducere. România preschimbă fără examen permisele emise de statele părți la convenția privind circulația rutieră: Filipine, Vietnam, Pakistan, Iran sau Peru intră direct în această categorie, în timp ce șoferii din Nepal, Sri Lanka sau Bangladesh trec mai întâi prin școala de șoferi. Spania aplică Convenția de la Geneva și preschimbă permisul numai dacă există acord bilateral cu țara de origine; fără acord, șoferul face permis C+E de la zero, cel mai

scump și cel mai lent pas. Italia a fost punctată favorabil pentru că permisul străin poate fi folosit până la un an, dar preschimbarea depinde tot de acorduri bilaterale. Pentru coridorul egiptean, verificarea permisului pe lista DRPCIV de preschimbare fără examen este primul pas al oricărui transportator interesat.

4. Cazarea și traiul. Costul vieții este mai mic, iar transportatorii români oferă de regulă cazare proprie. OUG 32/2026 fixează și o regulă de protecție: chiria cerută străinului nu poate depăși **25% din salariul net** (art. 7 alin. 2).

Două nuanțe de reținut. România **nu este cea mai ieftină din studiu**: Germania, Belgia și Polonia au estimări mai mici, iar Polonia are și cea mai rapidă procedură din UE, patru-șase săptămâni de la semnarea contractului pentru cetățenii din Ucraina, Belarus, Georgia, Armenia și Moldova, pe baza declarației simplificate de angajare. Și „ieftin pentru angajator” înseamnă „mai puțin atractiv pentru șofer”: tocmai salariile mici fac ca, odată cu atestatul românesc valabil în toată UE, șoferul să fie tentat să plece spre Vest. Studiul avertizează că nivelul costurilor devine obstacol serios atunci când o parte din cheltuieli cade pe șofer, nu pe angajator.

Cât de mare este azi rolul României (și de ce nu scriem „cel mai mare furnizor”)

Măsura oficială a șoferilor non-UE din transportul internațional european este **atestatul de conducător auto** din Regulamentul 1072/2009: fiecare șofer din țară terță angajat de un operator cu licență comunitară are unul. Ultima cifră la nivelul întregii UE, publicată de Comisia Europeană în 2026, este pentru finalul lui 2022: **302.526 de atestate în circulație**, din care 90% emise de doar cinci state și **peste jumătate de Polonia** (160.664). Urmau Lituania (66.073), Spania (22.895) și Slovenia (13.827); Italia avea 2.619.

Cifrele poloneze sunt la zi și arată un lider care se contractă ușor, nu unul care dispare. La **31 iulie 2026**, în Polonia erau **146.090 de atestate valabile** pentru șoferi non-UE, față de 145.977 la finalul lui 2025: 69.339 pentru ucraineni, 57.644 pentru belaruși, iar indienii au trecut pentru prima dată de 2.000. În 2025, Polonia a emis 97.803 atestate noi, cu 15,7% mai puține decât în 2024. Motorul polonez este procedura: declarația simplificată de angajare pentru cetățenii din Ucraina, Belarus, Georgia, Armenia și Moldova scurtează drumul la patru-șase săptămâni.

România este la altă scară. Ultima statistică publicată de ARR arată **2.816 șoferi străini angajați** la operatorii români (2.717 bărbați și 99 de femei) la 2 mai 2023, de la 1.389 în ianuarie același an, deci o dublare în patru luni, și **411 atestate de conducător auto** emise, de la 348 în ianuarie 2023. Cererea a crescut de atunci: pentru stabilirea contingentului 2026, Ministerul Muncii a numărat **11.135 de locuri vacante de conducător auto transport rutier de mărfuri** și 12.237 de șofer de autoturisme și camioane raportate repetat de angajatori, iar firmele de recrutare descriu 2025 ca anul în care șoferii din India au devenit printre cei mai căutați lucrători străini din România.

Pe aceste cifre, titlul „România, cel mai mare furnizor de șoferi non-UE” nu stă în picioare: Polonia are de zeci de ori mai mulți. Ce stă în picioare este altceva:

- **Flota românească lucrează în Vest.** România a înregistrat în 2024 **67 de miliarde tone-km**, a șaptea performanță din UE, imediat după Cehia și înaintea Lituaniei și Țărilor de Jos, cu segmentul internațional în creștere prin cross-trade. Eurostat plasează România între primii cinci operatori de cabotaj din UE, alături de Polonia, Lituania, Spania și Țările de Jos.
- **Atestatul românesc e european.** Cardul de calificare a conducătorului auto obținut la ARR și atestatul de conducător auto din Regulamentul 1072/2009 permit unui șofer egiptean angajat la o firmă din Arad sau Suceava să conducă pe toate rutele UE.
- **Deficitul e cel mai mare raportat la flotă.** UNTRR estimează lipsa a **70.000 de șoferi de camion** și 150.000 de conducători auto profesioniști în total.
- **România știe deja să aducă lucrători non-UE la scară mare.** La finalul lui 2025, peste **148.000 de cetățeni non-UE** aveau permise de ședere pentru muncă, cu 48% mai mulți decât la finalul lui 2024. În 2025, angajatorii au depus 230.885 de cereri de aviz, de 2,3 ori contingentul de 100.000.
- **UE a pus România pe hartă.** Dintre 11 state membre analizate, pilotul a reținut două destinații. România este una dintre ele.

De aceea formularea corectă este: **România poate deveni o poartă de intrare a șoferilor non-UE în transportul european**, prin firme românești de transport care rulează în Vest cu șoferi egipteni, nepalezi sau indieni calificați în România. Pilotul UE este exact testul acestei porți, iar distanța până la Polonia arată cât loc de creștere există.

Ce înseamnă pentru un transportator român: pașii și costurile fixe în 2026

Pilotul nu creează o procedură separată. Șoferii egipteni intră pe regimul OUG 32/2026, același pentru orice șofer non-UE:

1. **Înregistrarea firmei în WorkinRomania (R.A.S.).** ANOFM aprobă sau respinge în cel mult 30 de zile lucrătoare; condițiile de bază sunt lipsa datoriilor la buget, cel puțin un an de activitate în domeniu și lipsa sancțiunilor pentru muncă nedeclarată.
2. **Alegerea rutei D/AM2.** Fie printr-o **agenție de plasare autorizată** (R.A.P.S.: 42 de agenții la 20.10.2026), fie ca **angajator autorizat** (R.A.A.), ceea ce cere 24 de luni de activitate neîntreruptă, cel puțin 50 de salariați în anul anterior și o garanție de **1.000 € pentru fiecare străin**; autorizația se emite în cel mult 15 zile lucrătoare. La 20.10.2026, nicio firmă nu era încă autorizată.
3. **Oferta fermă.** Anunțul se publică în PULS (ANOFM) și se preia în WorkinRomania; conține obligatoriu salariul brut și net, timpul de muncă, cazarea și transportul dacă le asigură angajatorul. Numărul de străini angajați pe D/AM2 nu poate depăși numărul mediu de salariați din anul anterior.
4. **Cererea unică și viza.** Ocupația trebuie să figureze pe Lista ocupațiilor deficitare. Viza de lungă ședere costă **300 €**. După sosire: contract individual de muncă în română și în limba

șoferului, înregistrare în REGES, apoi permisul unic.

5. **Calificarea în România.** Preschimbarea permisului la DRPCIV → examen CPI la ARR (în engleză, la București; cursul de pregătire este opțional) → atestatul de conducător auto pentru transport internațional. Perioada până la examen este plătită integral de angajator și este componenta cea mai mare din cei 8.720 €.
6. **Obligațiile care rămân după angajare.** Salariu plătit în cont bancar, chirie de cel mult 25% din net, curs de limba română de cel puțin 6 ore pe săptămână în primele 6 luni, instruire SSM în limba înțeleasă de șofer, notificarea IGI în 5 zile la încetarea contractului, păstrarea documentelor 5 ani.

Costurile fixate prin lege sunt puține și previzibile: taxa de viză de 300 €, garanția de 1.000 € per lucrător pentru angajatorul autorizat sau garanția agenției de 75.000 € (inclusă în tariful agenției), tarifele ARR (250 lei cardul CPI/CPC, 200 lei atestatul de conducător auto), plus suma forfetară de 2.000 € per persoană pentru îndepărtare, acoperită din garanție dacă lucrurile merg prost. Restul până la 8.720 € sunt salarii, cazare, transport și calificare, adică exact componentele pe care le poți scurta printr-o planificare bună a examenului ARR.

Predictibilitatea: ce ține și ce nu ține

Costul mic este jumătate din ecuație. Cealaltă jumătate, predictibilitatea procedurii, a arătat în 2026 astfel:

Data	Ce s-a întâmplat
27.04.2026	Se publică OUG 32/2026 și se abrogă OG 25/2014; până la lansarea platformei nu există nicio cale de a aduce lucrători non-UE noi
06–08.08.2026	WorkinRomania.gov.ro devine operațională; cererile unice produc efecte juridice din 08.08.2026; se publică Ordinul MMFTSS 1073/2026 cu Lista ocupațiilor deficitare (289 de ocupații)
10.09.2026	Curtea de Apel București suspendă executarea Ordinului 1073/2026 (dosar 5633/2/2026), la cererea Patronatului Importatorilor de Forță de Muncă
15.09.2026	WorkinRomania dezactivează înregistrarea și autorizarea angajatorilor și depunerea cererilor unice D/AM2
20.10.2026	Registrele publice: 47 de angajatori înregistrați, 0 autorizați, 42 de agenții
02.12.2026	Primul termen în dosarul de fond 5258/2/2026; suspendarea ține până la pronunțarea pe fond

Peste aceste date se suprapune contingentul: **90.000 de lucrători nou-admiși în 2026** (HG 1169/2025), față de 100.000 în 2025 și față de cele 230.885 de cereri depuse anul trecut. Iar studiul SDM4EU pune România la aceeași masă cu celelalte zece țări analizate: peste 90 de zile, în medie, pentru permisul de muncă.

Ce **este** previzibil, și lucrează în favoarea angajatorului:

- Șoferul nu poate schimba angajatorul din proprie inițiativă în primele **6 luni** de la începerea activității, iar până la **2 ani** schimbarea se face doar prin agenția parte la contractul de plasare (art. 40 OUG 32/2026).
- La încetarea contractului, agenția prezintă cel puțin două oferte în 90 de zile; dacă nu găsește angajator, agenția sau angajatorul autorizat suportă costurile întoarcerii. Riscul de „șofer rămas pe drumuri” nu cade pe transportator.
- Garanțiile, taxa de viză, plafonul de chirie și obligațiile de integrare sunt scrise în lege, nu negociate de la caz la caz.

Ce **nu** este previzibil, și trebuie bugetat ca risc: disponibilitatea platformei, conținutul Listei ocupațiilor deficitare, mărimea contingentului și calendarul sesiunilor de examen în engleză ale ARR, organizate doar la București.

Ce poți face acum, ca transportator

- Pregătește dosarul de înregistrare în WorkinRomania (certificat fiscal, declarațiile asociațiilor și administratorilor) ca să-l depui în ziua în care fluxul revine.
- Decide ruta: agenție autorizată sau autorizare proprie. Pragul de 50 de salariați și 24 de luni de activitate decide pentru majoritatea firmelor.
- Publică anunțul în PULS cu destinatari **PCLM**, ca oferta fermă să fie gata în WorkinRomania ([cum alegi destinatarii în PULS](#)).
- Verifică la DRPCIV dacă permisul din țara de origine se preschimbă fără examen; dacă nu, adaugă școala de șoferi la buget și la calendar.
- Programează examenul CPI în engleză și pune data sesiunii ARR în planul salarial: fiecare lună de așteptare este cea mai scumpă linie din buget.
- Bugetează 8.720 € per șofer plus rezervă; scrie cazarea (cel mult 25% din net) și transportul în oferta fermă, nu lăsa nimic pe seama șoferului.
- Pentru coridorul Egipt-România, intră în legătură cu UNTRR, partenerul de integrare al pilotului, și cu Fundația ICAR, care conduce implementarea în România.
- Urmărește termenele din dosarele PIFM, 03.11.2026 și 02.12.2026 ([termenele care contează pentru deblocare](#)).

Întrebări frecvente

Pot angaja direct un șofer egiptean din pilotul SDM4EU II? Da, ca angajator înregistrat, prin agenție de plasare autorizată, sau ca angajator autorizat dacă firma are cel puțin 50 de salariați și 24 de luni de activitate. Selecția șoferilor din pilot se face prin misiuni ale angajatorilor în Egipt, coordonate cu UNTRR și Fundația ICAR.

Șoferul format în Egipt mai dă examen în România? Da. Directiva 2003/59/CE cere ca șoferul din țară terță să obțină calificarea inițială în statul membru al angajatorului. Pregătirea din Egipt scurtează timpul până la examenul ARR, dar nu îl înlocuiește. În România calificarea inițială se obține doar prin examen, fără curs obligatoriu, iar examenul teoretic CPI se poate susține în engleză, la București.

De ce costă un șofer 8.720 € în România și 22.136 € în Spania? Pentru că peste 70% din cost este salariul plătit în perioada în care șoferul nu poate încă lucra. În România salariul brut este mai mic și contribuția angajatorului este CAM 2,25%, față de contribuții patronale de circa 30% în Spania. Se adaugă examenul CPI fără curs obligatoriu, preschimbarea permisului fără examen pentru multe state de origine și cazarea mai ieftină.

Câți șoferi non-UE are Polonia față de România? Polonia avea 146.090 de atestate valabile pentru șoferi non-UE la 31.07.2026, iar la finalul lui 2022 emisese peste jumătate din cele 302.526 de atestate din toată UE. România avea, la ultima statistică publicată de ARR (mai 2023), 2.816 șoferi străini angajați și 411 atestate de conducător auto. Diferența este de zeci de ori, de aceea România este o poartă în construcție, nu „cel mai mare furnizor”.

Este România cea mai ieftină țară din UE pentru șoferi non-UE? Nu. Germania (7.935 €), Belgia (6.980 €) și Polonia (6.705 €) au estimări mai mici. România este cea mai ieftină dintre țările din sudul și sud-estul UE analizate și de 2,5 ori mai ieftină decât Spania.

Câți șoferi aduce pilotul în România și când? 100 de șoferi egipteni, din 600 formați, în perioada iunie 2026 – decembrie 2028. Prima etapă este formarea în Egipt; sosirile și examenele în România urmează după ea.

Ce blochează azi angajarea unui șofer non-UE în România? Din 15.09.2026, WorkinRomania are dezactivate înregistrarea și autorizarea angajatorilor și cererile unice D/AM2, după suspendarea de către Curtea de Apel București a Ordinului 1073/2026 (Lista ocupațiilor deficitare). Suspendarea ține până la pronunțarea pe fond; primul termen este 02.12.2026. Un ordin nou de aprobare a listei ar debloca situația mai repede.

Surse

- [IRU – SDM4EU II, pagina proiectului](#)
- [IRU – New project to open safe legal mobility pathways for professional drivers \(10.08.2026\)](#)
- [IRU – From Cairo to Bucharest: workshop București, 11.03.2025](#)
- [Migration Partnership Facility – fișa SDM4EU II](#)
- [Migration Partnership Facility – fișa SDM4EU faza I](#)
- [trans.info – Recrutarea șoferilor din afara UE poate costa peste 22.000 € \(08.10.2026\)](#)
- [trans.info – UE testează un nou model de recrutare pentru șoferi africani](#)
- [Comisia Europeană, DG MOVE – „Bus and truck drivers from third countries”, raport final realizat de IRU, 2026 \(ISBN 978-92-68-31404-3\); prezentarea IRU](#)
- [Trasporto Europa – structura costului per șofer non-UE și atestatele de conducător auto în UE](#)
- [Transport i Logistyka Polska – date GITD, 31.07.2026: atestate valabile pentru șoferi non-UE](#)
- [ARR – „Ce spun cifrele ARR după primele patru luni ale anului 2023” \(șoferi străini angajați, atestate 1072/2009\)](#)
- [ARR – Comunicat privind susținerea unor examene în limba engleză](#)
- [ARR – Tarife în vigoare de la 30.12.2025](#)
- [trans.info – Eurostat, transportul rutier de marfă în UE, 2024](#)

- [Eurostat – Road freight transport statistics: cabotage](#)
- [Euronews România – preschimbarea permiselor pentru șoferii din afara UE](#)
- [Ministerul Muncii – contingentul 2026 și locurile vacante raportate repetat \(30.12.2025\)](#)
- [TVR Info – PIFM: peste 230.000 de cereri depuse la IGI în 2025](#)
- [undelucram.ro – IGI: 148.000 de permise de ședere pentru muncă la finalul lui 2025](#)
- [Revista Biz – Șoferii profesioniști din India, printre cei mai căutați în România \(2025\)](#)
- [Profit.ro – Platforma WorkinRomania, blocată după suspendarea Listei ocupațiilor deficitare](#)
- [OUG nr. 32/2026 privind accesul străinilor pe piața muncii din România \(M. Of. nr. 335/27.04.2026\); HG nr. 1169/2025; Directiva 2003/59/CE; Regulamentul \(CE\) nr. 1072/2009](#)