

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 5716** *Real Decreto 182/2026, de 11 de marzo, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado mediante el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre; el Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero; y el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).*

De acuerdo con el artículo 10 de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativo a la adjudicación de contratos de concesión, las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros se rigen por lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y por su normativa estatal, conformada en la actualidad por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su desarrollo mediante el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

El modo de acreditar las condiciones de solvencia técnica, profesional y económica por parte de las empresas que presentan proposiciones conjuntas de acuerdo con el artículo 80.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres ha provocado numerosas impugnaciones de pliegos de contratación ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. Asimismo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha manifestado la necesidad de permitir la posibilidad de acumular los requisitos para justificar la solvencia de las empresas a imagen y semejanza de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, debido a que la regulación actual supone una barrera a la competencia en los procedimientos de adjudicación de las concesiones de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera.

Por ello, con el objetivo de facilitar la presentación de proposiciones conjuntas por parte de empresas en los procedimientos para la adjudicación de contratos públicos de explotación de concesiones, se procede a modificar puntualmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Esta medida establece una serie de precisiones en la previsión de que las condiciones de solvencia técnica, profesional y económica exigidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato puedan ser acreditadas de forma acumulativa por las empresas en caso de presentar proposiciones conjuntas. Con esta medida, se consigue mayor seguridad jurídica en la presentación de proposiciones en los procedimientos para la adjudicación de contratos públicos de explotación de concesiones en el transporte terrestre, favoreciendo una mayor concurrencia de candidaturas, con el consiguiente favorecimiento de la competencia.

Asimismo, la aviación ultraligera ha experimentado un notable crecimiento y evolución en los últimos años, consolidándose como una parte relevante en la aviación general y deportiva en nuestro país. Este desarrollo, junto con los avances tecnológicos y operativos, demanda una actualización del marco normativo español para asegurar su coherencia con las nuevas realidades del sector, así como con los avances normativos impulsados tanto por la Unión Europea como por otros Estados miembros, con los que es necesario alinearse. En el presente real decreto, se procede a adoptar medidas en

relación con las aeronaves ultraligeras motorizadas (en lo sucesivo, «aeronaves ULM»), por un lado, en el ámbito de las licencias y habilitaciones de los pilotos y, por otro lado, en el ámbito de las operaciones aéreas.

El Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, establece el marco regulador para la obtención de licencias y habilitaciones de pilotos de ultraligeros excluidos del ámbito de aplicación de la normativa de la Unión Europea, así como para la actividad de instructores y examinadores. Sin embargo, la experiencia adquirida en la aplicación de la norma, junto con la tendencia hacia una mayor flexibilidad regulatoria en la Unión Europea y en otros países europeos, justifican su revisión y actualización. Esta adaptación busca garantizar la seguridad y calidad operativa del sector, alineándolo con los estándares europeos y facilitando el acceso a la formación y evaluación de pilotos, en coherencia con las medidas regulatorias adoptadas en el ámbito de la Unión Europea.

Una de las principales novedades introducidas es la posibilidad de que los pilotos titulares de una licencia expedida conforme al Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, puedan operar aeronaves ultraligeras motorizadas en España sin necesidad de obtener una licencia nacional de piloto de ultraligero. Esta medida facilita la interoperabilidad entre distintos tipos de licencias y aeronaves, al tiempo que asegura que los pilotos cuenten con los conocimientos y la experiencia adecuada para operar en condiciones seguras. De esta forma se facilita el acceso de los pilotos cualificados conforme a la normativa de la Unión Europea a la aviación ultraligera sujeta a normativa nacional.

La modificación del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, tiene asimismo como objetivo la creación de una nueva vía de acceso a las habilitaciones de instructores y examinadores de vuelo para las aeronaves ULM, de manera que aquellos reconocidos conforme a la normativa de la Unión Europea para licencias superiores puedan ejercer sus funciones en España en el ámbito de la licencia de piloto de ultraligero, siempre que cumplan con unos requisitos de idoneidad. Se espera que esta medida, alineada con la normativa de la Unión Europea y con los avances regulatorios de otros Estados miembros en sus respectivos ámbitos nacionales, dinamice la entrada de profesionales cualificados al sector, lo que redundará en una mejora de la calidad formativa y en una mayor eficiencia sin merma para la seguridad aérea.

Adicionalmente, se plantea una modificación en el régimen de las habilitaciones de los pilotos de ultraligero, otorgándoles un carácter indefinido, condicionado al cumplimiento de los requisitos de experiencia reciente exigidos. Con esta modificación se elimina la necesidad de tener que revalidar cada dos años las habilitaciones asociadas a las licencias de piloto de ultraligero (excepto en el caso de la habilitación de instructor, cuya validez se amplía a tres años). De esta forma, se libera a los pilotos de ultraligero de tener que llevar a cabo actuaciones administrativas periódicas, permitiéndoles mantener sus habilitaciones siempre que acrediten experiencia reciente. Además, se reconoce que esta experiencia reciente puede adquirirse en aeronaves similares del marco europeo, en consonancia con las disposiciones de la normativa de la Unión Europea que reconocen la experiencia obtenida en el marco de las licencias nacionales.

En esa misma línea de flexibilización, se incorpora la posibilidad de obtener simultáneamente la licencia de piloto de ultraligero con la obtención de la habilitación de radiofonista (RTC), pudiéndose combinar el curso inicial para la obtención de la licencia con la formación necesaria para la obtención de la habilitación de radiofonista. Asimismo, se sustituye el término hidroavión por hidroaeronave con el fin de aclarar que puede ir asociada a cualquier tipo o categoría concreta de aeronave ULM.

En relación con las operaciones aéreas, actualmente reguladas en el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM), la tendencia aperturista y de flexibilización normativa que

se observa en la Unión Europea y en otros países vecinos, sumado al avance tecnológico de estas aeronaves, justifica la adopción de medidas que alivien las actuales restricciones operacionales, adaptando la regulación a las nuevas capacidades técnicas de las aeronaves ultraligeras y a la cualificación de los pilotos.

Entre las principales medidas de flexibilización, se encuentran la posibilidad de operar por encima de los 10.000 pies, siempre que la aeronave cuente con oxígeno suplementario, tal y como establece la normativa de la Unión Europea para aeronaves similares; el acceso al espacio aéreo controlado cuando las aeronaves dispongan del equipamiento adecuado y los pilotos cuenten con las licencias que acrediten el conocimiento necesario para operar en dichos espacios; y la eliminación de la prohibición específica de sobrevuelo de zonas pobladas.

Estas medidas de flexibilización operacionales únicamente serán de aplicación para la operación de las aeronaves ULM y no se extenderán al resto de aeronaves no consideradas aeronaves ULM según el artículo 2, apartado 2, del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, pero a las que no obstante se les aplicaba un régimen similar en materia de operaciones aéreas. A estas otras aeronaves se les mantiene el régimen de operaciones aplicable hasta la fecha.

Adicionalmente a las anteriores medidas de flexibilización para las operaciones con aeronaves ULM, para promover la seguridad aérea en su utilización, se ha considerado necesario, en relación con las escuelas de vuelo de ultraligeros, hacer explícitas determinadas funciones a llevar a cabo por el jefe de instrucción, así como establecer ciertas obligaciones documentales. En concreto, las escuelas de ultraligeros deberán tener un programa de formación, un listado de peligros para la seguridad operacional y un procedimiento para la recepción y tratamiento de sucesos.

En definitiva, las modificaciones introducidas tanto en el Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, como en el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, responden a la necesidad de adaptar el marco normativo español a las nuevas realidades tecnológicas y operativas de la aviación ultraligera, promoviendo su desarrollo y asegurando una mayor coherencia con las normas y avances regulatorios europeos, garantizando una operación segura y eficiente de las aeronaves ULM en España.

Este real decreto se adecúa a los principios de buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Responde al principio de necesidad al estar motivado por razones de interés general, por un lado, por el interés general en favorecer la concurrencia y la competencia en los procedimientos para la adjudicación de contratos públicos de explotación de concesiones en el transporte terrestre; por otro, por el interés general que representa la seguridad aérea, así como por la necesidad de actualizar el marco regulatorio nacional para alinearlos con las medidas regulatorias adoptadas en el ámbito europeo.

Se ajusta al principio de eficacia en la medida en que la presente regulación es el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de sus objetivos pretendidos.

El principio de seguridad jurídica queda garantizado por la coherencia del real decreto con el resto del ordenamiento jurídico, basándose en competencias atribuidas en exclusiva al Estado y resultando coherente con el Derecho de la Unión Europea, cuyo ámbito no invade. Además, desarrolla legislación estatal para la que existe habilitación legal suficiente, en materias que no son objeto de reserva de ley, respetando el principio de jerarquía normativa, sin introducir disposiciones retroactivas no favorables ni disposiciones arbitrarias y ordenando su publicación, contemplando por lo demás las disposiciones transitorias pertinentes.

Dando cumplimiento a los principios de proporcionalidad y eficiencia, esta modificación se limita a establecer las disposiciones indispensables para cumplir con las necesidades detectadas. Con carácter general, opta por adoptar medidas de flexibilización regulatoria, evitando la imposición de nuevas cargas administrativas innecesarias y reduciendo las existentes. Además, se promueve la racionalización en la

gestión de los recursos públicos, al no conllevar incremento alguno de dotaciones, retribuciones u otros gastos de personal.

Finalmente, en cuanto al principio de transparencia, se ha dado participación al sector a través de la realización de los trámites de consulta pública previa y de información y audiencia pública al sector, conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En la elaboración del presente real decreto se ha promovido la participación de las Comunidades Autónomas y de la Federación Española de Municipios y Provincias («FEMP»), tanto en el trámite de consulta pública previa como en el de audiencia e información pública. Tras los trámites de audiencia e información públicas, se ha recabado el informe favorable de la Ponencia de Reglamentación (PRE) de la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, entre los actuales Ministerio de Defensa y Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible («CIDETRA»), así como el informe, también favorable, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres («CNTT»). Se han recabado también los informes de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, de la Secretaría General Técnica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda, de la Dirección General de Régimen Jurídico Autonómico y Local del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, del Pleno del Consejo de Obras Públicas, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia («CNMC»), de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado, y de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Asimismo, se ha solicitado informe a la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa («OCCN»). Se ha recabado la aprobación previa del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública, la cual ha sido otorgada.

Este real decreto se dicta en el ejercicio de las competencias estatales exclusivas en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma y control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, de conformidad con el artículo 149.1.20.^a y 21.^a de la Constitución Española, y al amparo de las habilitaciones legales recogidas en la disposición adicional séptima de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y en la disposición final tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de marzo de 2026,

DISPONGO:

Artículo primero. *Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado mediante el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se modifica la letra e) del apartado 2 del artículo 68, que queda redactada en los siguientes términos:

«e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada. Asimismo,

en caso de presentación de proposiciones conjuntas según lo dispuesto en el artículo 80.2, las reglas de acumulación de solvencia técnica y profesional y la forma de acreditar las condiciones del artículo 69, además de los requisitos mínimos a exigir a la persona jurídica titular del contrato en caso de que la proposición conjunta sea la oferta mejor valorada. En cuanto a las reglas para acumular la solvencia económica, se seleccionarán las que resulten más apropiadas de entre las descritas en el artículo 69 y se acumularán mediante suma aritmética.»

Dos. El apartado 2 del artículo 80, queda redactado en los siguientes términos:

«2. Varias empresas podrán presentar una proposición conjunta, sin necesidad de constituir una unión temporal ni ninguna otra forma de colaboración empresarial, siempre que hagan constar expresamente su compromiso de constituir una persona jurídica que cumpla las exigencias señaladas en los artículos 43.1.b) de la LOTT y 36 de este reglamento antes de la adjudicación del contrato, en caso de que su oferta sea la mejor valorada.

En el supuesto regulado en este apartado, las empresas que presenten la proposición conjunta deberán acreditar las condiciones de solvencia técnica, profesional y económica exigidas en el artículo 69 y en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato, acumulándose a efectos de la determinación de la solvencia las características acreditadas por cada una de ellas. En caso de que la oferta de la proposición conjunta sea la mejor valorada, la persona jurídica resultante titular del contrato deberá disponer de los requisitos de solvencia exigidos por el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

El órgano de contratación podrá exigir que determinados tráficos del contrato, en el caso de una proposición conjunta, sean prestados directamente por una de las empresas participantes en ésta, siempre que así se haya previsto en el pliego con indicación de los tráficos concretos a los que se refiera.

Ninguna de las empresas que formulen una proposición conjunta podrá presentar otra proposición alternativa, ya sea individualmente o junto con otras.»

Artículo segundo. *Modificación del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero.*

El Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El apartado 1 del artículo 2, queda redactado en los siguientes términos:

«1. A los efectos de este real decreto se entiende por:

a) Desplazamiento del Centro de Gravedad (DCG): consideración particular de los ultraligeros que supeditan su mando aerodinámico al desplazamiento del centro de gravedad del conjunto de la aeronave y ocupantes.

b) Licencia de ultraligero: título que habilita a su titular a realizar la actividad recreativa de vuelo en ultraligero en las condiciones y conforme a las habilitaciones anotadas en la misma.

c) Ultraligero o aeronave ULM: aerodino motorizado comprendido en alguna de las categorías previstas en el artículo 1, apartado 2, del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).

d) Vuelo solo: aquel en el que el alumno piloto es el único ocupante del ultraligero y en el que desarrolla los ejercicios bajo la supervisión del instructor.

e) Registro de tiempo de vuelo: documento de anotación de los vuelos realizados por el piloto de ultraligeros.

f) **Habilitación Hidroaeronave (HD):** habilitación asociada a un tipo o categoría de aeronave que capacita para operar dicho tipo o categoría en una hidrosuperficie.»

Dos. La letra a) del artículo 3 queda redactada en los siguientes términos:

«a) Expedir las licencias de los pilotos de ultraligero, así como, en su caso, la suspensión o revocación a las que hubiera lugar, tanto de la licencia de piloto de ultraligero como de las atribuciones para operar aeronaves ULM con licencias emitidas de acuerdo con el Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, de conformidad con lo previsto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.»

Tres. El apartado 4 del artículo 4 queda redactado en los siguientes términos:

«4. El alumno piloto no volará solo a menos que, con motivo de su propia instrucción, lo haga bajo la supervisión de un instructor de vuelo que determinará los contenidos y los límites de la zona de vuelo y controlará su desarrollo. En ningún caso el alumno piloto puede volar solo en vuelo transfronterizo ni llevar acompañantes.»

Cuatro. Se adiciona un nuevo apartado 6 al artículo 5, con la siguiente redacción:

«6. Adicionalmente al personal instructor habilitado conforme a lo establecido en este real decreto, podrán ejercer como instructores de ultraligero los pilotos con licencia de piloto privado (“PPL”, por sus siglas en inglés de “Private Pilot Licence”), piloto comercial (“CPL”, por sus siglas en inglés de “Commercial Pilot Licence”) o piloto de transporte de línea aérea (“ATPL”, por sus siglas en inglés de “Airline Transport Pilot Licence”) emitida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, sin necesidad de la obtención de la licencia de piloto de ultraligero, siempre que en todo momento:

a) Pueda ejercer las atribuciones de su licencia PPL, CPL o ATPL, según corresponda, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011;

b) Esté habilitado para ser instructor, de conformidad con la subparte J del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en una categoría y clase de aeronave equivalente, y pueda ejercer las atribuciones de dicho certificado sin la limitación de llevar a cabo la instrucción de vuelo bajo la supervisión de otro instructor;

c) Haya realizado, al menos, veinte despegues y veinte aterrizajes como piloto al mando de un ultraligero en la categoría y habilitación de aeronave correspondiente;

d) Haya realizado un vuelo de al menos una hora con un instructor de ultraligero habilitado para la misma categoría y habilitación de aeronave en el ámbito de una escuela de vuelo de ultraligeros y en una aeronave apta para el uso en escuela. El instructor deberá firmar e identificarse en el registro de tiempos de vuelo de ULM del piloto una vez haya verificado que dicho piloto está capacitado para la instrucción en ultraligeros; y

e) Haya realizado en los últimos doce meses al menos tres horas de instrucción de vuelo en aeronaves ULM o el vuelo establecido en la letra anterior.

No obstante lo dispuesto en la letra e), mediante medios aceptables de cumplimiento (en lo sucesivo, “AMC”, por sus siglas en inglés de “Acceptable Means of Compliance”) adoptados por el órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se podrán reconocer otras formas de acreditar la experiencia reciente y suficiente como instructor de ultraligero, sin perjuicio de que los interesados puedan acreditar dicho

cumplimiento a través de medios alternativos de cumplimiento (en lo sucesivo “AltMoC”, por sus siglas en inglés de “Alternative Means of Compliance”) cuando éstos hayan sido previamente aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.»

Cinco. El apartado 6 del artículo 7 pasa a tener la siguiente redacción:

«6. Podrán obtener un certificado de examinador, sin necesidad de cumplir con lo establecido en las letras a), b) y e) del apartado 3, los pilotos con licencia de piloto privado (PPL), piloto comercial (CPL) o piloto de transporte de línea aérea (ATPL) emitida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, sin necesidad de la emisión de la licencia de ultraligero, siempre que en todo momento:

a) Pueda ejercer las atribuciones de su licencia PPL, CPL o ATPL, según corresponda, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011;

b) Esté habilitado para ser examinador, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011, de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en una categoría y clase de aeronave equivalente, y pueda ejercer dichas atribuciones; y

c) Pueda ejercer como instructor en ultraligeros conforme a lo establecido en este real decreto.»

Seis. Se introduce un nuevo apartado 7 en el artículo 7, con la siguiente redacción:

«7. Se abstendrá de ejercer las funciones previstas en este artículo el examinador que haya impartido más del 50% de la instrucción de vuelo del interesado requerida para la obtención o mantenimiento de la licencia, habilitación o certificado para el que se esté realizando la prueba, o cuya imparcialidad pueda verse afectada de otro modo.»

Siete. El apartado 5 del artículo 8 queda redactado en los siguientes términos:

«5. La licencia sólo podrá reexpedirse cuando al menos una de las habilitaciones Multiejes de ala fija (MAF), Desplazamiento del centro de gravedad (DCG), Helicópteros (H), Autogiros (AG) o Hidroaeronave (HD) esté en vigor.»

Ocho. La letra e) del apartado 1 del artículo 9 pasa a tener la siguiente redacción:

«e) Hidroaeronave (HD).»

Nueve. El apartado 2 del artículo 9 pasa a tener la siguiente redacción:

«2. La habilitación de instructor tiene una validez de tres años, debiendo ser revalidada o renovada, según proceda, por idénticos períodos de tres años. El resto de las habilitaciones tienen validez indefinida, si bien las atribuciones correspondientes a cada una de ellas solo serán eficaces y se podrán ejercer si, en los últimos veinticuatro meses antes del vuelo previsto, el piloto ha cumplido alguna de las condiciones siguientes en cada una de las habilitaciones que correspondan:

a) Haber completado al menos doce horas de vuelo como piloto al mando, o de vuelo en doble mando o solo bajo la supervisión de un instructor, en la categoría de aeronave ultraligera correspondiente o, si está habilitado para ello, en aeronaves equivalentes de masa máxima al despegue superior. Las doce horas de vuelo referidas anteriormente incluirán:

1.º La realización de doce despegues y doce aterrizajes; y

2.º La superación satisfactoria de un vuelo con un instructor habilitado si, en los últimos doce meses previos a ejercer las atribuciones, no se hubieran realizado

cinco de las doce horas de vuelo exigidas para acreditar la experiencia reciente o si, en los últimos veinticuatro meses, no se hubiera realizado al menos un vuelo en la categoría de aeronave ULM correspondiente.

b) Haber superado una verificación de competencia con un examinador autorizado. La verificación se basará en el programa para la obtención de la habilitación correspondiente a la categoría de aeronave ULM en la que se pretende ejercer sus atribuciones.

c) En el supuesto de no cumplir con la experiencia reciente a través de las condiciones previstas en las letras a) o b) anteriores, las habilitaciones de la licencia recuperan su eficacia tras:

1.º Superar satisfactoriamente vuelos de entrenamiento adicionales con un instructor habilitado hasta cumplir con lo establecido en la letra a) de este apartado, o bien;

2.º Superar una verificación de competencia con un examinador autorizado. La verificación se basará en el programa para la obtención de la habilitación correspondiente a la categoría de aeronave ULM en la que se pretende ejercer sus atribuciones.

Los vuelos y pruebas reflejados en las letras anteriores realizados bajo la supervisión de un instructor o un examinador autorizado serán anotados en el registro de tiempo de vuelo del piloto y firmados por el instructor responsable de los vuelos o por el examinador autorizado responsable de la prueba, identificando claramente al instructor o examinador.»

Diez. Se modifica el artículo 10, el cual pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 10. *Habilitación Multiejes de ala fija (MAF), Desplazamiento del centro de gravedad (DCG), Autogiros (AG), Helicópteros (H) e Hidroaeronave (HD).*

1. Al obtener la licencia de piloto de ultraligero, se insertará en la misma la habilitación correspondiente a la modalidad de aeronave en la que el alumno piloto haya realizado la prueba de vuelo y recibido la instrucción teórica y práctica.

2. Para obtener una habilitación distinta, el piloto de ultraligero deberá haber realizado en el tipo de ultraligero cuya habilitación pretenda obtener, al menos, las siguientes actuaciones:

a) La instrucción teórica y práctica correspondiente a esa modalidad de aeronave impartida por una escuela de vuelo de ultraligeros autorizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

b) Cinco horas de vuelo.

c) Una prueba de vuelo ante un examinador designado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a lo previsto en el artículo 7. Antes de la realización de la prueba, el aspirante deberá contestar a las preguntas que formule el examinador sobre el funcionamiento y manejo de la aeronave.»

Once. La letra a) del apartado 1 del artículo 12 pasa a tener la siguiente redacción:

«a) Poseer la licencia de piloto de ultraligero con al menos una habilitación en vigor o cumplir los requisitos para la emisión de la misma.»

Doce. Se suprimen las disposiciones transitorias primera, segunda y tercera.

Trece. Se introduce una nueva disposición transitoria única, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria única. *Adaptación de las licencias de piloto de ultraligero emitidas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 182/2026, de 11 de marzo, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado mediante el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre; el Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero; y el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).*

1. Las habilitaciones obtenidas conforme al presente real decreto antes de la entrada en vigor de las modificaciones introducidas por el Real Decreto 182/2026, de 11 de marzo, cuya validez esté limitada a un período de dos años, mantendrán su validez hasta la fecha de expiración que conste en la licencia, sin necesidad de realizar modificación alguna antes de dicha fecha.

2. A partir de la entrada en vigor de las modificaciones introducidas por el Real Decreto 182/2026, de 11 de marzo, las renovaciones y revalidaciones de las habilitaciones referidas en el apartado anterior se realizarán de acuerdo con las nuevas disposiciones, expidiéndose licencias con habilitaciones adaptadas al nuevo periodo de validez, siempre que el titular cumpla con los requisitos de experiencia reciente establecidos o, en el caso de la habilitación de instructor (FI), los requisitos de revalidación o renovación.

3. En el caso de que la validez de las habilitaciones de multiejes de ala fija (MAF), desplazamiento del centro de gravedad (DCG), autogiros (AG), helicópteros (H) e hidroavión (HD) haya expirado antes de la entrada en vigor de las modificaciones introducidas por el Real Decreto 182/2026, de 11 de marzo, su renovación deberá efectuarse mediante la superación de una verificación de competencia con un examinador autorizado, expidiéndose una nueva licencia por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con la nueva validez indefinida establecida en el artículo 9 del presente real decreto, en la redacción dada por el Real Decreto 182/2026, de 11 de marzo.

4. Las habilitaciones de hidroavión (HD) expedidas con anterioridad a la entrada en vigor de las modificaciones introducidas por el Real Decreto 182/2026, de 11 de marzo, se entenderán referidas a la habilitación de hidroaeronave (HD).»

Catorce. Se suprime la disposición final primera.

Quince. La disposición final cuarta pasa a quedar redactada en los siguientes términos:

«Disposición final cuarta. *Medidas de ejecución y aplicación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las medidas necesarias para la aplicación y ejecución de este real decreto y, en particular, podrá adoptar los modelos en los que se deberán presentar las solicitudes, declaraciones y comunicaciones recogidas en él para su uso obligatorio por los interesados, de conformidad con el artículo 66, apartado 6, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Los modelos de solicitudes, declaraciones y comunicaciones para la aplicación de este real decreto estarán disponibles al público a través del portal de internet de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Mediante resolución de la dirección competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se podrán adoptar:

a) Medios aceptables de cumplimiento ("AMC", por sus siglas en inglés de "Acceptable Means of Compliance"), por los cuales se ilustren formas de determinar el cumplimiento de las disposiciones del presente real decreto, sin perjuicio de que los interesados puedan acreditar dicho cumplimiento a través de

medios alternativos de cumplimiento (“AltMoC”, por sus siglas en inglés de “Alternative Means of Compliance”), cuando éstos últimos hayan sido previamente aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por considerarlos conformes con las disposiciones aplicables.

b) Material guía (“GM”, por sus siglas en inglés de “Guidance material”) para ayudar a la mejor aplicación y ejecución de lo previsto en este real decreto.»

Artículo tercero. *Modificación del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).*

El Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM), queda modificado de la siguiente manera:

Uno. Se modifica la letra a) del artículo 1, apartado 4, que pasa a quedar redactada como sigue:

«a) La masa obtenida de sumar 85 kg por cada ocupante para los que la aeronave esté autorizada, más la masa del combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continua durante una hora; o».

Dos. Se modifica el apartado 3 del artículo 2 en los siguientes términos:

«3. A la operación de las aeronaves del apartado 1, letra d) y del apartado 2, no obstante, les será de aplicación lo dispuesto en la disposición adicional cuarta, y con la excepción de los planeadores, cuya operación está sujeta a la normativa de la Unión Europea y nacional de aplicación.»

Tres. Se modifica el artículo 4, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 4. *Operación de ultraligeros.*

1. Las operaciones con ultraligeros deben despegar y aterrizar desde infraestructuras aeronáuticas que cumplan con la normativa de aplicación y realizarse cumpliendo los siguientes requisitos y limitaciones operacionales:

a) Utilizar arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.
b) Usar casco cuando la aeronave no tenga protección para los ocupantes.
c) Disponer de suministro de oxígeno mediante equipos instalados o portátiles que garanticen la utilización de oxígeno suplementario por todos los ocupantes de la aeronave, en aquellos vuelos que se realicen con una altitud en cabina entre 10.000 y 13.000 pies durante un periodo de más de 30 minutos o, en todo caso, cuando la altitud en cabina sea superior a 13.000 pies.

d) Operar fuera de los espacios aéreos controlados, salvo que la aeronave esté adecuadamente equipada para operar en dicho espacio aéreo y el piloto disponga de una licencia válida emitida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, en una categoría y clase equivalente de aeronave y pueda ejercer, de acuerdo con dicho reglamento, las atribuciones de la correspondiente licencia.

e) Operar según las reglas de vuelo visual (“VFR”, por sus siglas en inglés de “Visual Flight Rules”) diurno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (“VMC”, por sus siglas en inglés de “Visual Meteorological Conditions”) mínimas de visibilidad y distancia de las nubes.

No obstante, podrán realizarse vuelos nocturnos con reglas de vuelo visual si la aeronave está adecuadamente equipada para operar de noche y el piloto dispone de una licencia válida emitida de conformidad con el Reglamento (UE)

n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en una categoría y clase equivalente de aeronave, con atribuciones correspondientes a vuelo nocturno conforme a lo dispuesto en dicho reglamento.

f) El piloto al mando deberá disponer de una licencia válida de piloto de ultraligero emitida conforme al Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, con las habilitaciones correspondientes.

Los pilotos con licencia de piloto de aeronave ligera ("LAPL", por sus siglas en inglés de "Light Aircraft Pilot Licence"), piloto privado ("PPL" por sus siglas en inglés de "Private Pilot Licence"), piloto comercial ("CPL" por sus siglas en inglés de "Commercial Pilot Licence") o piloto de transporte de línea aérea ("ATPL" por sus siglas en inglés de "Airline Transport Pilot Licence") emitida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, podrán ejercer las atribuciones de la licencia de ultraligero, incluyendo las limitaciones y condiciones operativas que corresponden a ese tipo de aeronaves, sin necesidad de la obtención de la licencia de ultraligero, siempre que en todo momento:

1.º Pueda ejercer las atribuciones de su licencia LAPL, PPL, CPL o ATPL, según corresponda, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011;

2.º Esté habilitado para volar una categoría y clase de aeronave equivalente, y pueda ejercer dichas atribuciones;

3.º Un instructor de ultraligero habilitado haya verificado que el piloto tiene un conocimiento de la normativa de aplicación y un nivel de pericia práctica adecuados, realizando un mínimo de un vuelo de entrenamiento en vuelo con el instructor de una duración de, al menos, una hora, en el que se practicarán los procedimientos operativos y de emergencia correspondientes al tipo de aeronave ULM que va a volar. Este vuelo será anotado en el registro de tiempos de vuelo de ULM del piloto y firmado por el instructor responsable del vuelo, que quedará claramente identificado en el registro; y

4.º Disponga de un registro de tiempos de vuelo independiente para los vuelos de ULM, donde se anotarán los vuelos realizados en este tipo de aeronaves.

2. El piloto, además de lo previsto en el apartado 1, deberá llevar durante el vuelo consigo la licencia de la que sea titular, que deberá tener anotadas y en vigor las habilitaciones que le sean exigibles.

En caso de operar fuera del espacio aéreo español, el ultraligero deberá cumplir con las disposiciones pertinentes exigidas por el Estado de sobrevuelo en la forma que este determine.

3. Con carácter excepcional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá dejar en suspenso algunas de las limitaciones operativas establecidas en el apartado 1, previa solicitud del interesado dirigida a la Agencia en la que se acredite la justificación de la suspensión solicitada. En el caso de las personas a que se refiere el artículo 14, apartado 2, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta solicitud se presentará exclusivamente por medios electrónicos a través del registro electrónico de la Agencia, accesible en su sede electrónica. Las personas físicas podrán presentar sus solicitudes en cualquiera de los lugares a los que se refiere el artículo 16, apartado 4, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Corresponde al titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolver estos procedimientos en el plazo máximo de tres meses a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Agencia, transcurrido el cual sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud podrá entenderse desestimada por silencio administrativo, conforme a la excepción prevista en el artículo 24, apartado 1, de la Ley 39/2015, de 1 de

octubre, en relación con la disposición adicional decimonovena de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las resoluciones del titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ponen fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse frente a ellas recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes a contar a partir del día siguiente al que se produzca la notificación del acto, si éste fuera expreso, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que se produzcan los efectos del silencio administrativo, conforme a lo previsto en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o impugnarse directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

4. En el caso de solicitar la suspensión de limitaciones operativas con el objetivo de realizar vueltas aéreas, competiciones oficiales, eventos de carácter deportivo o cualquier actividad de características similares, y siempre con anterioridad a su inicio, el organizador de la actividad deberá informar a los participantes de las limitaciones y condiciones operativas que les sean de aplicación.»

Cuatro. El artículo 7, pasa a quedar redactado como sigue:

«Artículo 7. *Funciones del jefe de instrucción.*

Al jefe de instrucción de una escuela de ultraligeros le corresponde la realización de las siguientes funciones:

- a) Responsabilizarse, con su firma, de la hoja de cronometraje al finalizar los vuelos realizados en la escuela, comprobando la exactitud de las anotaciones.
- b) Realizar los vuelos de prueba relacionados con el mantenimiento y la seguridad en el vuelo de los ultraligeros de la escuela. Esta atribución podrá ser delegada en un piloto de ultraligero expresamente autorizado por el jefe de instrucción para dicha operación.
- c) Garantizar la integración satisfactoria de la instrucción de vuelo y la instrucción teórica.
- d) Supervisar el progreso de los alumnos, para que este sea adecuado.
- e) Supervisar que los vuelos se desarrollan conforme a la normativa vigente.»

Cinco. El apartado 1 del artículo 8, queda redactado como sigue:

«1. Las escuelas de ultraligeros deberán llevar la siguiente documentación:

- a) El libro diario de vuelos, integrado por las hojas de cronometraje en las que se anotarán diariamente los vuelos efectuados por los pilotos y alumnos.
- b) Un parte mensual de actividades de la escuela, en modelo oficial, formulado por el jefe de instrucción, que se remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dentro de los quince primeros días del mes siguiente.
- c) Un Programa de Formación para cada una de las habilitaciones especificadas en el artículo 9 del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, que se impartan.
- d) La lista de peligros para la seguridad operacional que afectan a la operación de vuelo de la escuela con objeto de poder analizar adecuadamente los riesgos asociados y cumplir los objetivos de seguridad.
- e) Los procedimientos para la recepción y tratamiento de sucesos.»

Seis. Se introduce una nueva disposición adicional tercera, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional tercera. *Documentación electrónica de aeronaves.*

El diario de a bordo, cuaderno de aeronave, cartillas de motores o hélices incluidos en los artículos 20 y 22 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, podrán registrarse en formato electrónico siempre que se asegure su accesibilidad, usabilidad y fiabilidad.»

Siete. Se introduce una nueva disposición adicional cuarta, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional cuarta. *Limitaciones operacionales para aeronaves excluidas.*

1. Las operaciones con las aeronaves relacionadas en los apartados 1, letra d), y 2 del artículo 2, con excepción de los planeadores cuya operación está sujeta a la normativa de la Unión Europea y nacional de aplicación, deberán realizarse cumpliendo los siguientes requisitos y limitaciones operacionales:

- a) Utilizar arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.
- b) Usar casco cuando la aeronave no tenga protección para los ocupantes.
- c) Operar a una altitud de presión máxima de 3.000 metros (10.000 ft), pudiendo operar entre 3.000 y 4.000 metros (10.000 y 13.000 ft) durante un período inferior a 30 minutos contados durante todo el vuelo.
- d) Operar fuera de los espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.
- e) Operar según las reglas de vuelo visual (VFR) diurno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) mínimas de visibilidad y distancia de las nubes.

2. Con carácter excepcional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá dejar en suspenso algunas de las limitaciones operativas establecidas en el apartado 1, previa solicitud del interesado dirigida a la Agencia, en la que se acredite la justificación de la suspensión solicitada, siendo aplicable lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del artículo 4 de este real decreto.»

Ocho. Se suprime la disposición transitoria tercera.

Nueve. Se introduce una nueva disposición final cuarta, con la siguiente redacción;

«Disposición final cuarta. *Medidas de ejecución y aplicación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las medidas necesarias para la aplicación y ejecución de este real decreto y, en particular, podrá adoptar los modelos en los que se deberán presentar las solicitudes, declaraciones y comunicaciones recogidas en él para su uso obligatorio por los interesados, de conformidad con el artículo 66, apartado 6, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Los modelos de solicitudes, declaraciones y comunicaciones para la aplicación de este real decreto estarán disponibles al público a través del portal de internet de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Mediante resolución de la dirección competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se podrán adoptar:

a) Medios aceptables de cumplimiento (“AMC”, por sus siglas en inglés de “Acceptable Means of Compliance”), por los cuales se ilustren formas de determinar el cumplimiento de las disposiciones del presente real decreto, sin perjuicio de que los interesados puedan acreditar dicho cumplimiento a través de medios alternativos de cumplimiento (“AltMoC”, por sus siglas en inglés de “Alternative Means of Compliance”), cuando éstos últimos hayan sido previamente aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por considerarlos conformes con las disposiciones aplicables.

b) Material guía (“GM”, por sus siglas en inglés de “Guidance material”) para ayudar a la mejor aplicación y ejecución de lo previsto en este real decreto.»

Disposición adicional única. *No incremento del gasto neto en personal.*

Las medidas incorporadas en este real decreto no podrán suponer incremento neto de las asignaciones presupuestarias, ni de dotaciones o retribuciones u otros gastos de personal.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

1. El artículo primero se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado sobre transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, conforme a lo establecido en el artículo 149.1. 21.^a de la Constitución Española.

2. El artículo segundo se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado en materia de tránsito y transporte aéreo, conforme a lo establecido en el artículo 149.1. 20.^a de la Constitución Española.

3. El artículo tercero se dicta al amparo de las competencias exclusivas del Estado en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, conforme a lo establecido en el artículo 149.1. 20.^a de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

1. El artículo primero, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Sin perjuicio de lo anterior, los expedientes de contratación iniciados antes de la entrada en vigor de este real decreto se regirán por la normativa vigente en el momento de su iniciación. A estos efectos se entenderá que los expedientes de contratación han sido iniciados si se hubiera publicado la correspondiente convocatoria del procedimiento de adjudicación del contrato.

2. El artículo segundo, por el que se modifica el Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, y el artículo tercero, por el que se modifica el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, entrarán en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 11 de marzo de 2026.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO