

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

- 5716** *Reial decret 182/2026, d'11 de març, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, aprovat mitjançant el Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre; el Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, pel qual es regulen la llicència i les habilitacions del pilot d'ultralleuger, i el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM).*

D'acord amb l'article 10 de la Directiva 2014/23/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2014, sobre l'adjudicació de contractes de concessió, les concessions de serveis públics de transport de viatgers es regeixen pel que disposa el Reglament (CE) núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, i per la seva normativa estatal, conformada en l'actualitat per la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i el seu desplegament mitjançant el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre.

La manera d'acreditar les condicions de solvència tècnica, professional i econòmica per part de les empreses que presenten proposicions conjuntes d'acord amb l'article 80.2 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres ha provocat nombroses impugnacions de plecs de contractació davant el Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals. Així mateix, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència ha manifestat la necessitat de permetre la possibilitat d'acumular els requisits per justificar la solvència de les empreses a imatge i semblança de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014, atès que la regulació actual suposa una barrera a la competència en els procediments d'adjudicació de les concessions de serveis públics de transport regular de viatgers per carretera.

Per això, amb l'objectiu de facilitar la presentació de proposicions conjuntes per part d'empreses en els procediments per a l'adjudicació de contractes públics d'explotació de concessions, es modifica puntualment el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre. Aquesta mesura estableix una sèrie de precisions en la previsió que les condicions de solvència tècnica, professional i econòmica que exigeixen el plec de clàusules administratives particulars i les prescripcions tècniques del contracte es puguin acreditar de manera acumulativa per les empreses en cas de presentar proposicions conjuntes. Amb aquesta mesura s'aconsegueix més seguretat jurídica en la presentació de proposicions en els procediments per a l'adjudicació de contractes públics d'explotació de concessions en el transport terrestre, fet que afavoreix una concurrència més gran de candidatures, amb el consegüent afavoriment de la competència.

Així mateix, l'aviació ultralleugera ha experimentat un notable creixement i evolució en els últims anys, i s'ha consolidat com una part rellevant en l'aviació general i esportiva en el nostre país. Aquest desenvolupament, juntament amb els avenços tecnològics i operatius, demanda una actualització del marc normatiu espanyol per assegurar-ne la coherència amb les noves realitats del sector, així com amb els avenços normatius impulsats tant per la Unió Europea com per altres estats membres, amb els quals cal alinear-se. En aquest Reial decret s'adopten mesures en relació amb les aeronaus ultralleugeres motoritzades (d'ara endavant, «aeronaus ULM»), d'una banda, en l'àmbit de les llicències i les habilitacions dels pilots i, de l'altra, en l'àmbit de les operacions aèries.

El Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, pel qual es regulen la llicència i les habilitacions del pilot d'ultralleuger, estableix el marc regulador per a l'obtenció de llicències i habilitacions de pilots d'ultralleugers exclosos de l'àmbit d'aplicació de la normativa de la Unió Europea, així com per a l'activitat d'instructors i examinadors. Tanmateix, l'experiència adquirida en l'aplicació de la norma, juntament amb la tendència cap a més flexibilitat reguladora en la Unió Europea i en altres països europeus, en justifiquen la revisió i l'actualització. Aquesta adaptació cerca garantir la seguretat i la qualitat operativa del sector, de manera que s'alineï amb els estàndards europeus i faciliti l'accés a la formació i l'avaluació de pilots, en coherència amb les mesures reguladores adoptades en l'àmbit de la Unió Europea.

Una de les principals novetats introduïdes és la possibilitat que els pilots titulars d'una llicència expedida de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, pel qual s'estableixen requisits tècnics i procediments administratius relacionats amb el personal de vol de l'aviació civil en virtut del Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, puguin operar aeronaus ultralleugeres motoritzades a Espanya sense necessitat d'obtenir una llicència nacional de pilot d'ultralleuger. Aquesta mesura facilita la interoperabilitat entre diferents tipus de llicències i aeronaus, alhora que assegura que els pilots disposin dels coneixements i l'experiència adequada per operar en condicions segures. D'aquesta manera es facilita l'accés dels pilots qualificats d'acord amb la normativa de la Unió Europea a l'aviació ultralleugera subjecta a la normativa nacional.

La modificació del Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, té així mateix com a objectiu la creació d'una nova via d'accés a les habilitacions d'instructors i examinadors de vol per a les aeronaus ULM, de manera que els que estiguin reconeguts d'acord amb la normativa de la Unió Europea per a llicències superiors puguin exercir les seves funcions a Espanya en l'àmbit de la llicència de pilot d'ultralleuger, sempre que compleixin uns requisits d'idoneïtat. S'espera que aquesta mesura, alineada amb la normativa de la Unió Europea i amb els avenços reguladors d'altres estats membres en els àmbits nacionals respectius, dinamitzi l'entrada de professionals qualificats al sector, fet que ha de redundar en una millora de la qualitat formativa i en una eficiència més elevada sense perdre la seguretat aèria.

Adicionalment, es planteja una modificació en el règim de les habilitacions dels pilots d'ultralleuger, a les quals s'atorga un caràcter indefinit, condicionat al compliment dels requisits d'experiència recent exigits. Amb aquesta modificació s'elimina la necessitat d'haver de revalidar cada dos anys les habilitacions associades a les llicències de pilot d'ultralleuger (excepte en el cas de l'habilitació d'instructor, la vàlida de la qual s'amplia a tres anys). D'aquesta manera, s'eximeix els pilots d'ultralleuger de dur a terme actuacions administratives periòdiques i se'ls permet mantenir les habilitacions sempre que acreditin experiència recent. A més, es reconeix que aquesta experiència recent pot adquirir-se en aeronaus similars del marc europeu, de conformitat amb les disposicions de la normativa de la Unió Europea que reconeixen l'experiència obtinguda en el marc de les llicències nacionals.

En aquesta mateixa línia de flexibilització, s'incorpora la possibilitat d'obtenir simultàniament la llicència de pilot d'ultralleuger amb l'obtenció de l'habilitació de radiofonista (RTC), i es pot combinar el curs inicial per obtenir la llicència amb la formació necessària per obtenir l'habilitació de radiofonista. Així mateix, se substitueix el terme hidroavió per hidroaeronau amb la finalitat d'aclarir que pot anar associada a qualsevol tipus o categoria concreta d'aeronau ULM.

En relació amb les operacions aèries, que actualment regula el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM), la tendència oberturista i de flexibilització normativa que s'observa en la Unió Europea i en altres països veïns, juntament amb l'avanç tecnològic d'aquestes aeronaus, justifica l'adopció de mesures que alleugin les restriccions operacionals actuals, i s'adapta la regulació a les noves capacitats tècniques de les aeronaus ultralleugeres i a la qualificació dels pilots.

Entre les principals mesures de flexibilització, hi ha la possibilitat d'operar per damunt dels 10.000 peus, sempre que l'aeronau disposi d'oxigen suplementari, tal com estableix la normativa de la Unió Europea per a aeronaus similars; l'accés a l'espai aeri controlat quan les aeronaus disposin de l'equipament adequat i els pilots comptin amb les llicències que acreditin el coneixement necessari per operar en aquests espais; i l'eliminació de la prohibició específica de sobrevolar zones poblades.

Aquestes mesures de flexibilització operacionals només s'apliquen per a l'operació de les aeronaus ULM i no s'estenen a la resta d'aeronaus no considerades aeronaus ULM segons l'article 2, apartat 2, del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, però a les que no obstant se'ls aplicava un règim similar en matèria d'operacions aèries. A aquestes altres aeronaus se'ls manté el règim d'operacions aplicable fins a la data.

Adicionalment a les anteriors mesures de flexibilització per a les operacions amb aeronaus ULM, per promoure la seguretat aèria en la seva utilització, i en relació amb les escoles de vol d'ultralleugers, s'ha considerat necessari fer explícites determinades funcions que el cap d'instrucció ha de portar a terme, així com establir algunes obligacions documentals. En concret, les escoles d'ultralleugers han de tenir un programa de formació, una llista de perills per a la seguretat operacional i un procediment per a la recepció i tractament de successos.

En definitiva, les modificacions que introdueixen tant el Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, com el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, responen a la necessitat d'adaptar el marc normatiu espanyol a les noves realitats tecnològiques i operatives de l'aviació ultralleugera, per promoure'n el desplegament i assegurar més coherència amb les normes i els avenços reguladors europeus, de manera que es garanteixi una operació segura i eficient de les aeronaus ULM a Espanya.

Aquest Reial decret s'adequa als principis de bona regulació que recull l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Respon al principi de necessitat, ja que està motivat per raons d'interès general, d'una banda, per l'interès general en afavorir la concurrència i la competència en els procediments per a l'adjudicació de contractes públics d'explotació de concessions en el transport terrestre; per l'altra, per l'interès general que representa la seguretat aèria, així com per la necessitat d'actualitzar el marc regulador nacional per alinear-lo amb les mesures reguladores adoptades en l'àmbit europeu.

S'ajusta al principi d'eficàcia en la mesura que aquesta regulació és l'instrument més adequat per garantir la consecució dels objectius pretesos.

El principi de seguretat jurídica queda garantit per la coherència del Reial decret amb la resta de l'ordenament jurídic, atès que es basa en les competències atribuïdes en exclusiva a l'Estat i és coherent amb el dret de la Unió Europea, l'àmbit del qual no envaeix. A més, desplega legislació estatal per a la qual hi ha l'habilitació legal suficient, en matèries que no són objecte de reserva de llei, tot respectant el principi de jerarquia normativa, sense introduir disposicions retroactives no favorables ni disposicions arbitràries i ordenant-ne la publicació, i a més es preveuen les disposicions transitòries pertinents.

Per donar compliment als principis de proporcionalitat i eficiència, aquesta modificació es limita a establir les disposicions indispensables per complir les necessitats detectades. Amb caràcter general, opta per adoptar mesures de flexibilització reguladora, i evitar així la imposició de noves càrregues administratives innecessàries i reduir-ne les existents. A més, es promou la racionalització en la gestió dels recursos públics, atès que no comporta cap increment de dotacions, retribucions o altres despeses de personal.

Finalment, pel que fa al principi de transparència, s'ha donat participació al sector a través dels tràmits de consulta pública prèvia i d'informació i audiència pública al sector, de conformitat amb el que disposa l'article 26 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

En l'elaboració d'aquest Reial decret s'ha promogut la participació de les comunitats autònomes i de la Federació Espanyola de Municipis i Províncies («FEMP»), tant en el

tràmit de consulta pública prèvia com en el d'audiència i informació pública. Després dels tràmits d'audiència i informació públiques, s'ha sol·licitat l'informe favorable de la Ponència de Reglamentació (PRE) de la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, entre els actuals Ministeri de Defensa i Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible («CIDETRA»), així com l'informe, també favorable, del Consell Nacional de Transports Terrestres («CNTT»). També s'han sol·licitat els informes de la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Defensa, de la Secretaria General Tècnica del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, de la Secretaria General Tècnica del Ministeri d'Economia, Comerç i Empresa, de la Secretaria General Tècnica del Ministeri de l'Interior, de la Secretaria General Tècnica del Ministeri d'Hisenda, de la Direcció General de Règim Jurídic Autònom i Local del Ministeri de Política Territorial i Memòria Democràtica, del Ple del Consell d'Obres Públiques, de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència («CNMC»), de la Junta Consultiva de contractació pública de l'Estat, i de la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. Així mateix, s'ha sol·licitat l'informe a l'Oficina de Coordinació i Qualitat Normativa («OCCN»). S'ha sol·licitat l'aprovació prèvia del Ministeri per a la Transformació Digital i de la Funció Pública, la qual ha estat atorgada.

Aquest Reial decret es dicta en l'exercici de les competències estatals exclusives en matèria de transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma i control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, de conformitat amb l'article 149.1.20a i 21a de la Constitució espanyola, i a l'empara de les habilitacions legals que recullen la disposició addicional setena de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, la disposició final quarta de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, i la disposició final tercera de la Llei 21/2003, de 7 de juliol.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 10 de març de 2026,

DISPOSO:

**Article primer.** *Modificació del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat mitjançant el Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre.*

El Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, queda modificat en els termes següents:

U. Es modifica la lletra e) de l'apartat 2 de l'article 68, que queda redactada en els termes següents:

«e) Les condicions mínimes de solvència tècnica, professional i econòmica que, si escau, ha de complir el contractista a fi que quedi garantida la prestació adequada del servei de què es tracti de manera continuada. Així mateix, en cas de presentar proposicions conjuntes segons el que disposa l'article 80.2, les regles d'acumulació de solvència tècnica i professional i la forma d'acreditar les condicions de l'article 69, a més dels requisits mínims a exigir a la persona jurídica titular del contracte en cas que la proposició conjunta sigui l'oferta més ben valorada. Pel que fa a les regles per acumular la solvència econòmica, s'han de seleccionar les que siguin més apropiades d'entre les que descriu l'article 69 i s'han d'acumular mitjançant una suma aritmètica.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 80 queda redactat en els termes següents:

«2. Diverses empreses poden presentar una proposició conjunta, sense necessitat de constituir una unió temporal ni cap altra forma de col·laboració

empresarial, sempre que facin constar expressament el seu compromís de constituir una persona jurídica que compleixi les exigències que assenyalen els articles 43.1.b) de la LOTT i 36 d'aquest Reglament abans de l'adjudicació del contracte, en cas que la seva oferta sigui la més ben valorada.

En el supòsit que regula aquest apartat, les empreses que presentin la proposició conjunta han d'acreditar les condicions de solvència tècnica, professional i econòmica que exigeixen l'article 69 i el plec de clàusules administratives particulars i les prescripcions tècniques del contracte, i s'acumulen a l'efecte de determinar la solvència les característiques acreditades per cadascuna d'aquestes. En cas que l'oferta de la proposició conjunta sigui la més ben valorada, la persona jurídica resultant titular del contracte ha de disposar dels requisits de solvència que exigeixen els plecs de clàusules administratives particulars i les prescripcions tècniques del contracte.

L'òrgan de contractació pot exigir que determinats tràfics del contracte, en el cas d'una proposició conjunta, els presti directament una de les empreses que hi participen, sempre que així s'hagi previst en el plec amb indicació dels tràfics concrets a què es refereix.

Cap de les empreses que formulin una proposició conjunta pot presentar una altra proposició alternativa, sigui individualment o juntament amb d'altres.»

**Article segon.** *Modificació del Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, pel qual es regulen la llicència i les habilitacions del pilot d'ultralleuger.*

El Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, pel qual es regulen la llicència i les habilitacions del pilot d'ultralleuger, queda modificat en els termes següents:

U. L'apartat 1 de l'article 2 queda redactat en els termes següents:

«1. A l'efecte d'aquest Reial decret s'entén per:

a) Desplaçament del centre de gravetat (DCG): consideració particular dels ultralleugers que supediten el seu comandament aerodinàmic al desplaçament del centre de gravetat del conjunt de l'aeronau i els ocupants.

b) Llicència d'ultralleuger: títol que habilita el seu titular per dur a terme l'activitat recreativa de vol en ultralleuger en les condicions i d'acord amb les habilitacions que s'hi anoten.

c) Ultralleuger o aeronau ULM: aerodina motoritzat comprès en alguna de les categories que preveu l'article 1, apartat 2, del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM).

d) Vol sol: aquell en què l'alumne pilot és l'únic ocupant de l'ultralleuger i en què efectua els exercicis sota la supervisió de l'instructor.

e) Registre de temps de vol: document d'anotació dels vols fets pel pilot d'ultralleugers.

f) Habilitació hidroaeronau (HD): habilitació associada a un tipus o categoria d'aeronau que capacita per operar aquest tipus o categoria en una hidrosuperfície.»

Dos. La lletra a) de l'article 3 queda redactada en els termes següents:

«a) Expedir les llicències dels pilots d'ultralleuger, així com, si escau, la suspensió o la revocació quan escaigui, tant pel que fa a la llicència de pilot d'ultralleuger com a les atribucions per operar aeronaus ULM amb llicències emeses d'acord amb el Reglament (UE) 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, de conformitat amb el que preveu la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.»

Tres. L'apartat 4 de l'article 4 queda redactat en els termes següents:

«4. L'alumne pilot no ha de volar sol llevat que, amb motiu de la seva pròpia instrucció, ho faci sota la supervisió d'un instructor de vol que ha de determinar els continguts i els límits de la zona de vol i ha de controlar-ne el desenvolupament. En cap cas l'alumne pilot pot volar sol en un vol transfronterer ni portar acompanyants.»

Quatre. S'afegeix un nou apartat 6 a l'article 5, amb la redacció següent:

«6. Adicionalment al personal instructor habilitat de conformitat amb el que estableix aquest Reial decret, poden exercir com a instructors d'ultralleuger els pilots amb llicència de pilot privat ("PPL", per les sigles en anglès de "Private Pilot Licence"), pilot comercial ("CPL", per les sigles en anglès de "Commercial Pilot Licence") o pilot de transport de línia aèria ("ATPL", per les sigles en anglès d' "Airline Transport Pilot Licence") emesa de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, sense necessitat d'obtenir la llicència de pilot d'ultralleuger, sempre que en tot moment:

a) Pugui exercir les atribucions de la seva llicència PPL, CPL o ATPL, segons escaigui, d'acord amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011;

b) Estigui habilitat per ser instructor, de conformitat amb la subpart J del Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, en una categoria i classe d'aeronau equivalent, i pugui exercir les atribucions d'aquest certificat sense la limitació de portar a terme la instrucció de vol sota la supervisió d'un altre instructor;

c) Hagi dut a terme, almenys, vint enlairaments i vint aterratges com a pilot al comandament d'un ultralleuger en la categoria i l'habilitació d'aeronau corresponent;

d) Hagi dut a terme un vol d'almenys una hora amb un instructor d'ultralleuger habilitat per a la mateixa categoria i habilitació d'aeronau en l'àmbit d'una escola de vol d'ultralleugers i en una aeronau apta per a l'ús en escola. L'instructor ha de signar i s'ha d'identificar en el registre de temps de vol d'ULM del pilot una vegada hagi verificat que aquest pilot està capacitat per a la instrucció en ultralleugers; i

e) Hagi dut a terme en els últims dotze mesos almenys tres hores d'instrucció de vol en aeronaus ULM o el vol que estableix la lletra anterior.

No obstant el que disposa la lletra e), a través de mitjans acceptables de compliment (d'ara endavant, "AMC", per les sigles en anglès d' "Acceptable Means of Compliance") adoptats per l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, es poden reconèixer altres formes d'acreditar l'experiència recent i suficient com a instructor d'ultralleuger, sense perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través de mitjans alternatius de compliment (d'ara endavant "AltMoC", per les sigles en anglès d' "Alternative Means of Compliance") quan aquests s'hagin aprovat prèviament per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Cinc. L'apartat 6 de l'article 7 passa a tenir la redacció següent:

«6. Poden obtenir un certificat d'examinador, sense necessitat de complir el que estableixen les lletres a), b) i e) de l'apartat 3, els pilots amb llicència de pilot privat (PPL), pilot comercial (CPL) o pilot de transport de línia aèria (ATPL) emesa de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, sense necessitat d'emetre la llicència d'ultralleuger, sempre que en tot moment:

a) Pugui exercir les atribucions de la seva llicència PPL, CPL o ATPL, segons escaigui, d'acord amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011;

b) Estigui habilitat per ser examinador, de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011, de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, en una categoria i classe d'aeronau equivalent, i pugui exercir les atribucions esmentades; i

c) Pugui exercir com a instructor en ultralleugers d'acord amb el que estableix aquest Reial decret.»

Sis. S'introdueix un nou apartat 7 a l'article 7, amb la redacció següent:

«7. S'ha d'abstenir d'exercir les funcions que preveu aquest article l'examinador que hagi impartit més del 50 % de la instrucció de vol de l'interessat requerida per a l'obtenció o el manteniment de la llicència, l'habilitació o el certificat per al qual s'estigui fent la prova, o la imparcialitat de la qual es pugui veure afectada d'una altra manera.»

Set. L'apartat 5 de l'article 8 queda redactat en els termes següents:

«5. La llicència només es pot reexpedir quan almenys una de les habilitacions multieixos d'ala fixa (MAF), desplaçament del centre de gravetat (DCG), helicòpters (H), autogirs (AG) o hidroaeronau (HD) estigui en vigor.»

Vuit. La lletra e) de l'apartat 1 de l'article 9 passa a tenir la redacció següent:

«e) Hidroaeronau (HD).»

Nou. L'apartat 2 de l'article 9 passa a tenir la redacció següent:

«2. L'habilitació d'instructor té una validesa de tres anys, que s'ha de revalidar o renovar, segons escaigui, per períodes de tres anys idèntics. Les altres habilitacions tenen validesa indefinida, si bé les atribucions corresponents a cadascuna d'aquestes només són eficaces i es poden exercir si, en els últims vint-i-quatre mesos abans del vol previst, el pilot ha complert alguna de les condicions següents a cadascuna de les habilitacions que corresponguin:

a) Haver completat almenys dotze hores de vol com a pilot al comandament, o de vol en doble comandament o sol sota la supervisió d'un instructor, en la categoria d'aeronau ultralleugera corresponent o, si està habilitat per a això, en aeronaus equivalents de massa màxima a l'enlairament superior. Les dotze hores de vol referides anteriorment inclouen:

1r La realització de dotze enlairaments i dotze aterratges; i

2n La superació satisfactòria d'un vol amb un instructor habilitat si, en els últims dotze mesos abans d'exercir les atribucions, no s'hagin efectuat cinc de les dotze hores de vol exigides per acreditar l'experiència recent o si, en els últims vint-i-quatre mesos, no s'hagi dut a terme almenys un vol en la categoria d'aeronau ULM corresponent.

b) Haver superat una verificació de competència amb un examinador autoritzat. La verificació es basa en el programa per obtenir l'habilitació corresponent a la categoria d'aeronau ULM en què es pretén exercir les seves atribucions.

c) En el supòsit de no complir amb l'experiència recent a través de les condicions que preveuen les lletres a) o b) anteriors, les habilitacions de la llicència recuperen la seva eficàcia després de:

1r Superar satisfactòriament els vols d'entrenament addicionals amb un instructor habilitat fins a complir el que estableix la lletra a) d'aquest apartat, o bé;

2n Superar una verificació de competència amb un examinador autoritzat. La verificació es basa en el programa per obtenir l'habilitació corresponent a la categoria d'aeronau ULM en què es pretén exercir les seves atribucions.

Els vols i les proves que reflecteixen les lletres anteriors efectuats sota la supervisió d'un instructor o un examinador autoritzat s'han d'anotar en el registre de temps de vol del pilot i els ha de signar l'instructor responsable dels vols o l'examinador autoritzat responsable de la prova, i s'ha d'identificar clarament l'instructor o l'examinador.»

Deu. Es modifica l'article 10, que passa a tenir la redacció següent:

«Article 10. *Habilitació multieixos d'ala fixa (MAF), desplaçament del centre de gravetat (DCG), autogirs (AG), helicòpters (H) i hidroaeronau (HD).*

1. Quan s'obté la llicència de pilot d'ultralleuger, s'hi insereix l'habilitació corresponent a la modalitat d'aeronau en què l'alumne pilot hagi fet la prova de vol i rebut la instrucció teòrica i pràctica.

2. Per obtenir una habilitació diferent, el pilot d'ultralleuger ha d'haver realitzat, en el tipus d'ultralleuger per al qual pretén obtenir l'habilitació, almenys, les actuacions següents:

a) La instrucció teòrica i pràctica corresponent a aquesta modalitat d'aeronau impartida per una escola de vol d'ultralleugers autoritzada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

b) Cinc hores de vol.

c) Una prova de vol davant un examinador designat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, de conformitat amb el que preveu l'article 7. Abans de fer la prova, l'aspirant ha de contestar les preguntes que formuli l'examinador sobre el funcionament i el maneig de l'aeronau.»

Onze. La lletra a) de l'apartat 1 de l'article 12 passa a tenir la redacció següent:

«a) Posseir la llicència de pilot d'ultralleuger amb almenys una habilitació en vigor o complir els requisits per a la seva emissió.»

Dotze. Se suprimeixen les disposicions transitòries primera, segona i tercera.

Tretze. S'hi introdueix una nova disposició transitòria única, amb la redacció següent:

«Disposició transitòria única. *Adaptació de les llicències de pilot d'ultralleuger emeses abans de l'entrada en vigor del Reial decret 182/2026, d'11 de març, pel qual es modifiquen el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, aprovat mitjançant el Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre; el Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, pel qual es regulen la llicència i les habilitacions del pilot d'ultralleuger; i el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM).*

1. Les habilitacions obtingudes de conformitat amb aquest Reial decret abans de l'entrada en vigor de les modificacions introduïdes pel Reial decret 182/2026, d'11 de març, la validesa del qual estigui limitada a un període de dos anys, han de mantenir la seva validesa fins a la data d'expiració que consti en la llicència, sense necessitat de fer cap modificació abans d'aquesta data.

2. A partir de l'entrada en vigor de les modificacions introduïdes pel Reial decret 182/2026, d'11 de març, les renovacions i les revalidacions de les habilitacions de l'apartat anterior s'han de fer d'acord amb les noves disposicions, de manera que s'expedeixin llicències amb habilitacions adaptades al nou període de validesa, sempre que el titular compleixi els requisits d'experiència recent que s'han establert o, en el cas de l'habilitació d'instructor (FI), els requisits de revalidació o renovació.

3. En cas que la validesa de les habilitacions de multieixos d'ala fixa (MAF), desplaçament del centre de gravetat (DCG), autogirs (AG), helicòpters (H) i hidroavió (HD) hagi expirat abans de l'entrada en vigor de les modificacions introduïdes pel Reial decret 182/2026, d'11 de març, la seva renovació s'ha d'efectuar mitjançant la superació d'una verificació de competència amb un examinador autoritzat, i l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'expedir una nova llicència amb la nova validesa indefinida que estableix l'article 9 d'aquest Reial decret, en la redacció que en fa el Reial decret 182/2026, d'11 de març.

4. Les habilitacions d'hidroavió (HD) expedides abans de l'entrada en vigor de les modificacions introduïdes pel Reial decret 182/2026, d'11 de març, s'entenen referides a l'habilitació d'hidroaeronau (HD).»

Catorze. Se suprimeix la disposició final primera.

Quinze. La disposició final quarta queda redactada en els termes següents:

«Disposició final quarta. *Mesures d'execució i aplicació.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'adoptar les mesures necessàries per a l'aplicació i l'execució d'aquest Reial decret i, en particular, pot adoptar els models en què s'han de presentar les sol·licituds, les declaracions i les comunicacions que s'hi recullen per al seu ús obligatori pels interessats, de conformitat amb l'article 66, apartat 6, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Els models de sol·licituds, declaracions i comunicacions per aplicar aquest Reial decret han d'estar disponibles al públic a través del portal d'internet de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Mitjançant una resolució de la direcció competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria es poden adoptar:

a) Mitjans acceptables de compliment ("AMC", per les sigles en anglès d'"Acceptable Means of Compliance"), pels quals s'il·lustrin formes de determinar el compliment de les disposicions d'aquest Reial decret, sense perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través de mitjans alternatius de compliment ("AltMoC", per les sigles en anglès d'"Alternative Means of Compliance"), quan aquests últims s'hagin aprovat prèviament per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per considerar-los conformes amb les disposicions aplicables.

b) Material guia ("GM", per les sigles en anglès de "Guidance material") per ajudar a aplicar i executar millor el que preveu aquest Reial decret.»

**Article tercer.** *Modificació del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM).*

El Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM), queda modificat de la manera següent:

U. Es modifica la lletra a) de l'article 1, apartat 4, que passa a quedar redactada de la manera següent:

«a) La massa resultant de sumar 85 kg per cada ocupant per als quals l'aeronau estigui autoritzada, més la massa del combustible necessari per a l'operació de l'aeronau a potència màxima contínua durant una hora; o».

Dos. Es modifica l'apartat 3 de l'article 2 en els termes següents:

«3. A l'operació de les aeronaus de l'apartat 1, lletra d) i de l'apartat 2, no obstant això, s'aplica el que disposa la disposició addicional quarta, i amb

l'excepció dels planadors, l'operació dels quals està subjecta a la normativa de la Unió Europea i nacional aplicable.»

Tres. Es modifica l'article 4, que queda redactat de la manera següent:

«Article 4. *Operació d'ultralleugers.*

1. Les operacions amb ultralleugers s'han d'enlairar i aterrar des d'infraestructures aeronàutiques que compleixin amb la normativa d'aplicació i s'han d'efectuar complint els requisits i les limitacions operacionals següents:

a) Utilitzar l'arnès o el cinturó de seguretat per a la pràctica del vol.  
b) Usar un casc quan l'aeronau no tingui protecció per als ocupants.  
c) Disposar de subministrament d'oxigen mitjançant equips instal·lats o portàtils que garanteixin la utilització d'oxigen suplementari per tots els ocupants de l'aeronau, en els vols que es duguin a terme amb una altitud en cabina entre 10.000 i 13.000 peus durant un període de més de 30 minuts o, en tot cas, quan l'altitud en cabina sigui superior a 13.000 peus.

d) Operar fora dels espais aeris controlats, llevat que l'aeronau estigui equipada adequadament per operar en aquest espai aeri i el pilot disposi d'una llicència vàlida emesa de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, pel qual s'estableixen requisits tècnics i procediments administratius relacionats amb el personal de vol de l'aviació civil en virtut del Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, en una categoria i classe equivalent d'aeronau i pugui exercir, d'acord amb aquest Reglament, les atribucions de la llicència corresponent.

e) Operar segons les regles de vol visual ("VFR", per les sigles en anglès de "Visual Flight Rules") diürn i en condicions meteorològiques de vol visual ("VMC", per les sigles en anglès de "Visual Meteorological Conditions") mínimes de visibilitat i distància dels núvols.

No obstant això, es poden efectuar vols nocturns amb regles de vol visual si l'aeronau està equipada adequadament per operar de nit i el pilot disposa d'una llicència vàlida emesa de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, en una categoria i classe equivalent d'aeronau, amb atribucions corresponents a vol nocturn d'acord amb el que disposa el Reglament esmentat.

f) El pilot al comandament ha de disposar d'una llicència vàlida de pilot d'ultralleuger emesa de conformitat amb el Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, pel qual es regulen la llicència i les habilitacions del pilot d'ultralleuger, amb les habilitacions corresponents.

Els pilots amb llicència de pilot d'aeronau lleugera ("LAPL", per les sigles en anglès de "Light Aircraft Pilot Licence"), pilot privat ("PPL" per les sigles en anglès de "Private Pilot Licence"), pilot comercial ("CPL" per les sigles en anglès de "Commercial Pilot Licence") o pilot de transport de línia aèria ("ATPL" per les sigles en anglès de "Airline Transport Pilot Licence") emesa de conformitat amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, poden exercir les atribucions de la llicència d'ultralleuger, incloent-hi les limitacions i les condicions operatives que corresponen a aquest tipus d'aeronaus, sense necessitat d'obtenir la llicència d'ultralleuger, sempre que en tot moment:

1r Pugui exercir les atribucions de la seva llicència LAPL, PPL, CPL o ATPL, segons escaigui, d'acord amb el Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011;

2n Estigui habilitat per volar en una categoria i classe d'aeronau equivalent, i pugui exercir les atribucions esmentades;

3r Un instructor d'ultralleuger habilitat hagi verificat que el pilot té un coneixement de la normativa aplicable i un nivell de perícia pràctica adequats, hagi dut a terme un mínim d'un vol d'entrenament en vol amb l'instructor d'una durada d'almenys una hora, en què s'han de practicar els procediments operatius i d'emergència corresponents al tipus d'aeronau ULM que ha de volar. Aquest vol s'ha d'anotar en el registre de temps de vol d'ULM del pilot i l'ha de signar l'instructor responsable del vol, que ha de quedar clarament identificat en el registre; i

4t Disposi d'un registre de temps de vol independent per als vols d'ULM, on s'han d'anotar els vols efectuats en aquest tipus d'aeronaus.

2. El pilot, a més del que preveu l'apartat 1, ha de portar durant el vol la llicència de la qual és titular, que ha de tenir anotades i en vigor les habilitacions que li són exigibles.

En cas d'operar fora de l'espai aeri espanyol, l'ultralleuger ha de complir les disposicions pertinents que exigeix l'Estat de sobrevolar en la manera que aquest determini.

3. Amb caràcter excepcional, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot deixar en suspens algunes de les limitacions operatives que estableix l'apartat 1, amb la sol·licitud prèvia de l'interessat dirigida a l'Agència en què s'acrediti la justificació de la suspensió sol·licitada. En el cas de les persones a què es refereix l'article 14, apartat 2, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, aquesta sol·licitud s'ha de presentar exclusivament per mitjans electrònics a través del registre electrònic de l'Agència, accessible a la seva seu electrònica. Les persones físiques poden presentar les seves sol·licituds a qualsevol dels llocs a què es refereix l'article 16, apartat 4, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

Correspon al titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria resoldre aquests procediments en el termini màxim de tres mesos a comptar de la data en què la sol·licitud hagi tingut entrada en el registre de l'Agència, transcorregut el qual sense que s'hagi notificat resolució expressa, la sol·licitud es pot entendre desestimada per silenci administratiu, d'acord amb l'excepció que preveu l'article 24, apartat 1, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, en relació amb la disposició addicional dinovena de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

Les resolucions del titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria posen fi a la via administrativa, i davant d'aquestes s'hi pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes a comptar a partir de l'endemà que es produeixi la notificació de l'acte, si aquest és exprés, o en qualsevol moment a partir de l'endemà del dia que es produeixin els efectes del silenci administratiu, d'acord amb el que preveuen els articles 123 i següents de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, o impugnar-se directament davant l'ordre jurisdiccional contenciós administratiu.

4. En el cas de sol·licitar la suspensió de limitacions operatives amb l'objectiu d'efectuar voltes aèries, competicions oficials, esdeveniments de caràcter esportiu o qualsevol activitat de característiques similars, i sempre abans del seu inici, l'organitzador de l'activitat ha d'informar els participants de les limitacions i les condicions operatives que els són aplicables.»

Quatre. L'article 7 passa a quedar redactat de la manera següent:

«Article 7. *Funcions del cap d'instrucció.*

Al cap d'instrucció d'una escola d'ultralleugers li corresponen les funcions següents:

a) Responsabilitzar-se, amb la seva signatura, del full de cronometratge en finalitzar els vols efectuats a l'escola, i comprovar l'exactitud de les anotacions.

b) Efectuar els vols de prova relacionats amb el manteniment i la seguretat en el vol dels ultralleugers de l'escola. Aquesta atribució es pot delegar en un pilot d'ultralleuger expressament autoritzat pel cap d'instrucció per a aquesta operació.

c) Garantir la integració satisfactòria de la instrucció de vol i la instrucció teòrica.

d) Supervisar el progrés dels alumnes, perquè aquest sigui adequat.

e) Supervisar que els vols es duen a terme de conformitat amb la normativa vigent.»

Cinc. L'apartat 1 de l'article 8 queda redactat de la manera següent:

«1. Les escoles d'ultralleugers han de portar la documentació següent:

a) El llibre diari de vols, integrat pels fulls de cronometratge en què s'han d'anotar diàriament els vols efectuats pels pilots i alumnes.

b) Un informe mensual de les activitats de l'escola, en un model oficial, formulat pel cap d'instrucció, que s'ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en els quinze primers dies del mes següent.

c) Un programa de formació per a cadascuna de les habilitacions que especifica l'article 9 del Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, que s'imparteixin.

d) La llista de perills per a la seguretat operacional que afecten l'operació de vol de l'escola per tal de poder analitzar adequadament els riscos associats i complir els objectius de seguretat.

e) Els procediments per a la recepció i el tractament de successos.»

Sis. S'hi introdueix una nova disposició addicional tercera, amb la redacció següent:

«Disposició addicional tercera. *Documentació electrònica d'aeronaus.*

El diari de bord, el quadern d'aeronau, les cartilles de motors o hèlixs que inclouen els articles 20 i 22 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, es poden registrar en format electrònic sempre que se n'asseguri l'accessibilitat, la usabilitat i la fiabilitat.»

Set. S'hi introdueix una nova disposició addicional quarta, amb la redacció següent:

«Disposició addicional quarta. *Limitacions operacionals per a aeronaus excloses.*

1. Les operacions amb les aeronaus relacionades en els apartats 1, lletra d), i 2 de l'article 2, llevat dels planadors l'operació dels quals està subjecta a la normativa de la Unió Europea i nacional aplicable, s'han d'efectuar complint els requisits i les limitacions operacionals següents:

a) Utilitzar l'arnès o el cinturó de seguretat per a la pràctica del vol.

b) Usar un casc quan l'aeronau no tingui protecció per als ocupants.

c) Operar a una altitud de pressió màxima de 3.000 metres (10.000 ft), i poden operar entre 3.000 i 4.000 metres (10.000 i 13.000 ft) durant un període inferior a 30 minuts comptats durant tot el vol.

d) Operar fora dels espais aeris controlats, restringits, prohibits, sobre zones perilloses activades, zones urbanes i aglomeracions de persones.

e) Operar segons les regles de vol visual (VFR) diürn i en condicions meteorològiques de vol visual (VMC) mínimes de visibilitat i distància dels núvols.

2. Amb caràcter excepcional, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot deixar en suspens algunes de les limitacions operatives que estableix l'apartat 1, amb la sol·licitud prèvia de l'interessat dirigida a l'Agència, en què s'acrediti la justificació de la suspensió sol·licitada, i s'aplica el que disposen els apartats 3 i 4 de l'article 4 d'aquest Reial decret.»

Vuit. Se suprimeix la disposició transitòria tercera.

Nou. S'hi introdueix una nova disposició final quarta, amb la redacció següent;

«Disposició final quarta. *Mesures d'execució i aplicació.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'adoptar les mesures necessàries per a l'aplicació i l'execució d'aquest Reial decret i, en particular, pot adoptar els models en què s'han de presentar les sol·licituds, les declaracions i les comunicacions que s'hi recullen per al seu ús obligatori pels interessats, de conformitat amb l'article 66, apartat 6, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

Els models de sol·licituds, declaracions i comunicacions per aplicar aquest Reial decret han d'estar disponibles al públic a través del portal d'internet de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Mitjançant una resolució de la direcció competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria es poden adoptar:

a) Mitjans acceptables de compliment ("AMC", per les sigles en anglès d' "Acceptable Means of Compliance"), pels quals s'il·lustrin formes de determinar el compliment de les disposicions d'aquest Reial decret, sense perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través de mitjans alternatius de compliment ("AltMoC", per les sigles en anglès d' "Alternative Means of Compliance"), quan aquests últims s'hagin aprovat prèviament per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per considerar-los conformes amb les disposicions aplicables.

b) Material guia ("GM", per les sigles en anglès de "Guidance material") per ajudar a aplicar i executar millor el que preveu aquest Reial decret.»

**Disposició addicional única.** *No increment de la despesa neta en personal.*

Les mesures que incorpora aquest Reial decret no poden comportar un increment net de les assignacions pressupostàries, ni de les dotacions o les retribucions o altres despeses de personal.

**Disposició derogatòria única.** *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

**Disposició final primera.** *Títol competencial.*

1. L'article primer es dicta a l'empara de la competència exclusiva de l'Estat sobre transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, d'acord amb el que estableix l'article 149.1. 21a de la Constitució espanyola.

2. L'article segon es dicta a l'empara de la competència exclusiva de l'Estat en matèria de trànsit i transport aeri, de conformitat amb el que estableix l'article 149.1. 20a de la Constitució espanyola.

3. L'article tercer es dicta a l'empara de les competències exclusives de l'Estat en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, d'acord amb el que estableix l'article 149.1. 20a de la Constitució espanyola.

**Disposició final segona.** *Entrada en vigor.*

1. L'article primer, pel qual es modifica el Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat». Sense perjudici del que es disposa anteriorment, els expedients de contractació iniciats abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret s'han de regir per la normativa vigent en el moment de la seva iniciació. A aquest efecte s'entén que els expedients de

contractació s'han iniciat si s'ha publicat la convocatòria corresponent del procediment d'adjudicació del contracte.

2. L'article segon, pel qual es modifica el Reial decret 123/2015, de 27 de febrer, i l'article tercer, pel qual es modifica el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, entren en vigor al cap de vint dies de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

11 de març de 2026.

FELIPE R.

El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible,  
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO