



EQUIPAJE DE MANO EN CABINA: NUEVA BATALLA REGULATORIA Y JURÍDICA EN EUROPA

En octubre de 2023, desde PionAirLaw defendimos con firmeza la legalidad de las políticas de cobro por el equipaje de mano adoptadas por las aerolíneas y su adecuación con el marco jurídico europeo y a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que establecen que las compañías pueden aplicar un cargo cuando el equipaje excede las dimensiones permitidas para colocarlo bajo el asiento delantero, siempre que dicha política se comunique con total claridad y transparencia desde el momento de la reserva, de conformidad con el derecho europeo vigente.

Desde entonces, el asunto ha generado una intensa actividad regulatoria, judicial y mediática, con importantes controversias, decisiones polémicas y sanciones inéditas, lo que nos lleva a volver a apostar por este tema en esta newsletter para ofrecer un análisis profundo y actualizado.

LAS SANCIONES DEL MINISTERIO DE CONSUMO ESPAÑOL

Como ya expusimos en nuestra publicación anterior, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en el caso Vueling (C-487/12)¹ proporciona una interpretación que respalda la legalidad de las prácticas comerciales de algunas aerolíneas que cobran un suplemento por llevar equipaje de mano en cabina, conforme al artículo 97 de la Ley de Navegación Aérea² española y al Reglamento (CE) n.º 1008/2008³.

Pese a ello, en noviembre de 2024, el Ministerio de Consumo español decidió imponer sanciones sin precedentes por aproximadamente 179 millones de euros (Ryanair 107 millones, Vueling 39 millones, easyJet 29 millones, Norwegian 1,6 millones y Voletea 1,2 millones), calificando estas prácticas como abusivas⁴.

Estas históricas sanciones han sido recurridas por las compañías afectadas ante los tribunales españoles competentes, mientras continúan aplicando sus políticas de cobro por equipaje de mano, en defensa de su legalidad y en coherencia con la interpretación jurídica que vienen sosteniendo desde hace años.

En paralelo, en mayo de 2025, asociaciones de consumidores de doce países europeos anunciaron denuncias coordinadas contra siete

aerolíneas (las cinco sancionadas por el gobierno español, más Transavia y Wizzair), calificando el cobro por el equipaje de mano como abusivo. Esta iniciativa fue promovida por la Organización Europea de Consumidores (BEUC), que utilizó como referencia las polémicas sanciones españolas, instando a la Comisión Europea y a la Red de Cooperación para la Protección de los Consumidores a actuar en consecuencia⁵.

Ese mismo día, el Ministro de Consumo español anunció también la apertura de sendos procedimientos sancionadores desde su ministerio contra las dos aerolíneas del listado que aún no habían sido objeto de sus actuaciones: Transavia y Wizzair. Desde esta actitud, lejos de mostrar contención a la espera de una regulación europea clara o del pronunciamiento de los tribunales sobre las sanciones ya impuestas, el Ministro prefirió redoblar su ofensiva, manteniendo un rumbo que genera inquietud tanto por su oportunidad como por su fundamento jurídico.

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) N.º 2027/1997

En este contexto de tanta actividad y polémica, el pasado 5 de junio de 2025, el Consejo de Transportes europeo aprobó un acuerdo crucial para modificar el Reglamento (CE) n.º 2027/1997⁶, respaldando explícitamente la práctica de cobrar por equipaje de mano cuando éste exceda las dimensiones que permiten ubicarlo bajo el asiento delantero, lo que avala la política comercial de las aerolíneas de bajo coste.

Esta modificación, que se integra en el Reglamento (CE) n.º 2027/1997, en lugar del Reglamento (CE) n.º 261/2004⁷, probablemente de manera estratégica y acertada, para evitar añadir complejidades adicionales al ya saturado marco regulatorio del conocido Reglamento (CE) n.º 261/2004, permite una clarificación más precisa y técnica sobre las condiciones del transporte de equipaje.

Lo anterior se propone mediante un nuevo artículo 6, quinquies, que exige proporcionar información detallada sobre límites, restricciones, condiciones especiales y cargos relacionados con el equipaje; introduciendo la definición de "objeto personal" como "todo bulto de equipaje no facturado que constituya un elemento necesario para el transporte de pasajeros y cumpla los requisitos de seguridad y protección, con unas dimensiones

¹ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda) de 18 de septiembre de 2014, Vueling Airlines SA contra Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, asunto C-487/12.

² Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

³ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

⁴ Para más información, nos remitimos a la [nota de prensa](#) publicada por el Ministerio.

⁵ Para más información, nos remitimos a la [nota de prensa](#) publicada por el Ministerio.

⁶ Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, modificado posteriormente por el Reglamento (CE) n.º 889/2002.

⁷ Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos.



máximas de 40x30x15 cm o que quepa debajo del asiento delantero*. Esta definición resulta clave para respaldar el cobro adicional cuando se excedan dichas dimensiones.

La propuesta, objeto de intensos debates, se aprobó por un estrecho margen, con votos en contra de España, Alemania, Portugal y Eslovenia, además de abstenciones cruciales de Estonia y Austria. Su futuro en el Parlamento Europeo es incierto, dado el delicado equilibrio político actual y las reservas ya manifestadas por algunos grupos parlamentarios influyentes, lo que anticipa una discusión legislativa compleja e impredecible.

VALORACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

A pesar de su fragilidad política, esta propuesta representa una solución necesaria para aportar claridad regulatoria y reflejar adecuadamente la realidad operativa de las aerolíneas. El legislador europeo debe favorecer una regulación que acompañe la evolución natural del mercado, generando más opciones y beneficios tangibles para los pasajeros.

Y es que la libertad tarifaria contemplada en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 ha permitido, además del equipaje, desarrollar nuevas y diversas opciones comerciales para los pasajeros, como las tarifas diferenciadas, la posibilidad de elección de asientos o las nuevas categorías premium intermedias más asequibles en vuelos de largo radio, opciones todas ellas orientadas a responder a las preferencias de los usuarios y beneficiar a un mayor número de viajeros.

En lo que se refiere al equipaje de mano, las aerolíneas insisten en que la legalidad de cobrar por maletas adicionales se sustenta en argumentos operativos sólidos, entre los que destacan la optimización del espacio en cabina y la reducción significativa de los retrasos. Prueba de ello es, entre otras cuestiones, la limitación física objetiva de algunos modelos de aeronave como, por ejemplo, el Airbus A320, que en sus compartimentos superiores solo permite alojar equipaje para 90 trolleys mientras que puede transportar a más de 180 pasajeros.

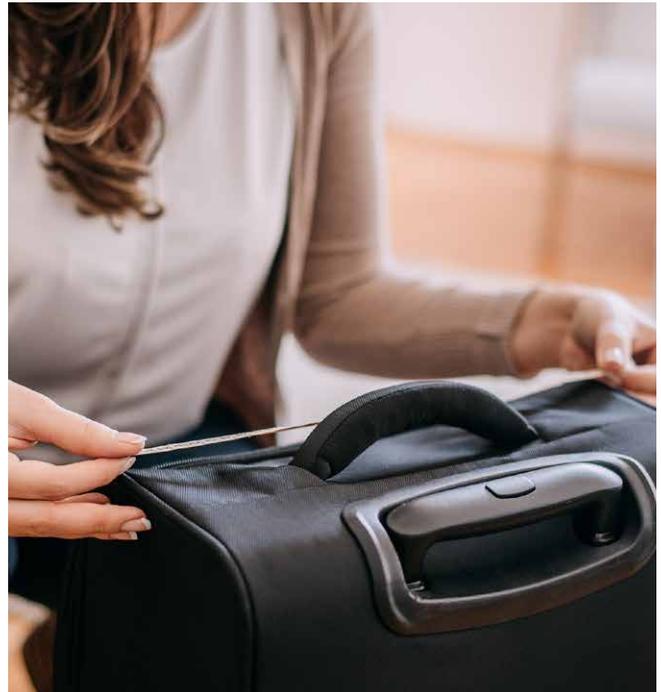
Además, según datos aportados por varias aerolíneas, esta práctica ha contribuido a una reducción de los retrasos operativos de hasta un 90%, al agilizar los tiempos de embarque y el cierre de puertas, lo que, a su vez, se traduce en una gestión más eficiente y en mayor puntualidad en beneficio del conjunto de los pasajeros.

Reflejo de lo anterior es que más de 50 millones de pasajeros en España optaron en 2024 por no llevar equipaje adicional, ajustándose voluntariamente a las condiciones más económicas. Para este perfil de usuario, imponer el coste de un servicio no utilizado –como la inclusión forzosa de un bulto adicional– resultaría injusto e ineficiente. La estructura tarifaria responde, así, tanto a una lógica empresarial legítima, como a una demanda de las preferencias reales de los viajeros.

Por otro lado, preocupa especialmente que el equipaje de mano no sea más que el primer objetivo de una posible cadena de cuestionamientos a políticas comerciales perfectamente válidas dentro del modelo tarifario europeo.

Y es que, si se consolida este enfoque intervencionista, otras decisiones empresariales igualmente razonables podrían verse sometidas a escrutinio o sanción. Entre otras, la limitación de la oferta gastronómica a bordo en función de la duración del vuelo o del tipo de tarifa adquirida; las restricciones al transporte de mascotas por motivos operativos o de seguridad; el cobro por servicios premium como embarque prioritario, acceso a salas VIP o selección de asiento en cabinas diferenciadas; e incluso la comercialización de tarifas sin derecho a cambios ni reembolsos.

Conviene recordar que las aerolíneas son empresas privadas, plenamente legitimadas para definir su modelo de negocio y estructurar su oferta comercial, conforme a criterios de eficiencia, segmentación de la demanda y sostenibilidad económica. De hecho, todas estas decisiones forman parte de una lógica de personalización del servicio que ha permitido a millones



de pasajeros acceder a vuelos más económicos y adaptados a sus necesidades y, por tanto, cuestionar esta flexibilidad comercial por razones coyunturales o ideológicas supone abrir la puerta a un modelo más rígido, menos competitivo y alejado de la realidad del transporte aéreo moderno.

CONCLUSIONES

Mientras que el Ministro de Consumo español interpreta de forma errónea la reciente iniciativa legislativa europea como una admisión implícita de una ilegalidad previa, la realidad es muy distinta: las políticas ya eran legales conforme al marco normativo vigente, y la propuesta comunitaria busca precisamente evitar interpretaciones arbitrarias como las realizadas por su ministerio, aportando una base jurídica más clara y homogénea.

Desafortunadamente, la postura del Ministerio de Consumo evidencia no solo un débil fundamento jurídico, sino también un sesgo ideológico que perjudica a millones de pasajeros y a un sector estratégico para la economía española y europea. Por ello, y aún en el hipotético caso de que esta reforma no prospere –una posibilidad nada remota, dados los equilibrios políticos actuales–, es importante recordar que el propio proceso legislativo ofrece ya un marco interpretativo sólido para cuestionar la legitimidad de dichas sanciones y frenar cualquier intento de extenderlas a otras compañías.

La industria aérea necesita, hoy más que nunca, un marco regulador claro, coherente y justo, que comprenda las dinámicas comerciales reales del sector y respete la libertad empresarial. Por ello, es imprescindible que las autoridades nacionales respeten los principios del marco único y abandonen enfoques sancionadores de carácter político, que erosionan la seguridad jurídica y distorsionan la actividad económica. Perseguir prácticas legítimas bajo argumentos cambiantes atenta contra la competitividad de las aerolíneas y empobrece la experiencia del pasajero, limitando su capacidad de elección.

PionAirLaw

Diego Olmedo de Cáceres
Silvia Frade Sosa