

LA REFORMA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y DE LA LEY DE CONTRATO DE SEGURO

Reform of the System of Civil Liability and Compulsory Motor Vehicle Insurance, and of the Insurance Contract Law

JOSÉ MANUEL BUSTO LAGO

jose.busto.lago@udc.es

Catedrático de Derecho civil

Universidad de A Coruña

Cómo citar / Citation

Busto Lago, J. M. (2025).

La reforma de la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y de la Ley de contrato de seguro (Tribuna)

Cuadernos de Derecho Privado, 12, pp. 2-12

DOI: <https://doi.org/10.62158/cdp.78>

Resumen

La Ley 5/2025 modifica dos conceptos normativos clave en orden a determinar cuándo nos encontramos ante un evento dañoso susceptible de ser sometido al régimen aplicable a la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor: vehículo a motor y hecho de la circulación. En ambos casos se amplía objetivamente el ámbito de aplicación del referido régimen jurídico, de conformidad con el Derecho derivado de la UE y la jurisprudencia del TJUE. El legislador ha aprovechado la necesidad de transponer la Directiva (UE) 2021/2118 para introducir otras reformas en este mismo ámbito normativo, en particular en el baremo de daños corporales y en otras cuestiones adyacente como el seguro de los vehículos ligeros de movilidad personal. La Ley 5/2025 también introduce ligeras modificaciones en el seguro de vida de las personas con discapacidad.

Palabras clave

Accidente de circulación; datos personales; discapacidad; hecho de la circulación; seguro de vida; seguro obligatorio de responsabilidad civil; valoración del daño corporal; vehículo a motor; vehículo personal ligero.

Abstract

Law 5/2025 introduces significant amendments to two fundamental legal concepts in determining the scope of civil liability and compulsory motor insurance: the definition of “motor vehicle” and the notion of “use of a vehicle in traffic”. In both respects, the reform broadens the material scope of application of the regime, aligning national law with EU secondary legislation and the jurisprudence of the Court of Justice of the European Union

(CJEU). The transposition of Directive (EU) 2021/2118 has also been used as an opportunity to implement further adjustments in the same regulatory field, notably with regard to the scale for the assessment of bodily injury damages, as well as ancillary issues such as insurance coverage for light personal mobility vehicles. In addition, Law 5/2025 introduces minor amendments concerning life insurance for persons with disabilities.

Key words

Road traffic accident; personal data; disability; event arising out of the use of a motor vehicle; life assurance; compulsory motor insurance; compulsory third-party liability insurance; assessment of personal injury damages; motor vehicle; light personal mobility vehicle.

1. El objeto de la reforma y su entrada en vigor

En el BOE de 26 de julio de 2025 se publicó la Ley 5/2025, de 24 de julio, *por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras*. Esta Ley tiene como objetivo fundamental transponer al Ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2021/2118, *que modifica la Directiva 2009/103/CE en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos a motor*. Entre los principales cambios que introduce destaca la ampliación del concepto de vehículo a motor -y con ello la ampliación del ámbito objetivo de aplicación del aseguramiento obligatorio de responsabilidad civil, en particular a los vehículos personales ligeros (vehículos de movilidad personal o VMP) de acuerdo con la DA 1^a-, la inclusión de nuevos supuestos de cobertura por el Consorcio de Compensación de Seguros y la mejora en la protección de las víctimas de accidentes de tráfico, modificando el sistema de valoración de los daños personales sufridos por éstas. Para alcanzar este último propósito, se establecen específicas obligaciones de información por parte de las entidades aseguradoras al Consorcio de Compensación de Seguros, al tiempo que se introducen disposiciones de carácter fiscal y tributario, como la exención de tributación en el IRPF de todas las indemnizaciones por hechos de la circulación, incluso cuando provienen del Consorcio de Compensación de Seguros. Asimismo, se incorporan modificaciones sustantivas en la Ley 20/2015, *de ordenación, supervisión y solvencia de*

las entidades aseguradoras, con la finalidad de reforzar la gobernanza de estas entidades y establecer mecanismos preventivos ante eventuales crisis financieras. Se pretende garantizar un tratamiento armonizado a nivel europeo, reforzar la seguridad jurídica y adaptar los mecanismos existentes a los avances tecnológicos y sociales, incluyendo el uso de nuevos vehículos de movilidad personal. A estos efectos, se introducen dos reformas fundamentales de la Ley 20/2015, de 14 de julio, *de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras*: a) La inclusión de un control continuo sobre la idoneidad de quienes ejercen funciones de dirección efectiva en entidades aseguradoras, permitiendo a la DGSyFP su cese o suspensión en caso de incumplimiento. b) La creación de los planes preventivos de recuperación, cuyo objetivo es mejorar la capacidad de las aseguradoras para anticiparse y reaccionar ante riesgos financieros significativos. Estas medidas responden a recomendaciones del Consejo de Estabilidad Financiera y de la Asociación Internacional de Supervisores de Seguros (IAIS), reforzando la capacidad del sistema para enfrentar potenciales crisis sin comprometer la estabilidad financiera.

La entrada en vigor de estas modificaciones normativas de articula en tres fases: 1ª) Lo dispuesto en el art. 2.7 párrafos 2º, 3º y 4º del TRLRCSCVM (en relación con la certificación acreditativa de los siniestros de los que se derive responsabilidad civil acaecidos en los últimos cinco años que deben emitir las entidades aseguradoras), se aplica ya a partir del 26 de julio de 2025. Si es posterior, a partir de la fecha de aplicación de la normativa europea que especifique el contenido de la certificación acreditativa de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros. 2ª) La actualización de las indemnizaciones conforme al IPC se aplica a partir del 1 de enero de 2026. 3ª) Las modificaciones del sistema para la valoración de los daños y perjuicios se aplican a los accidentes de circulación ocurridos tras la entrada en vigor de esta Ley (el 26 de julio de 2025). 4ª) El seguro obligatorio de responsabilidad civil específico para «vehículos personales ligeros», no incluidos en el concepto legal de «vehículo a motor» -pendiente de un desarrollo reglamentario, cuya propuesta se encomienda a la Comisión de Seguimiento de Valoración- entra en vigor el 2 de enero de 2026. Se concede así un plazo de seis meses, sin perjuicio de su posible desarrollo reglamentario previo, tras el cual las entidades aseguradoras deberán ofrecer y los propietarios contratar el seguro obligatorio de

responsabilidad civil de estos vehículos. Hasta entonces, unos y otros pueden ofrecer cobertura y contratarla a través de pólizas de seguro de responsabilidad civil general o como coberturas específicas de seguros del hogar. Este plazo de seis meses también resulta de aplicación para el seguro de los daños causados por vehículos a motor durante su fabricación y transporte como mercancía. Durante este período transitorio, los propietarios no podrán ser sancionados por la falta de suscripción del seguro y se les considera como vehículos a motor no asegurados, por lo que las indemnizaciones a los perjudicados estarán cubiertas por el Consorcio de Compensación de Seguros, sin perjuicio de la facultad de éste de repetir contra los responsables civiles del siniestro, una vez haya pagado la indemnización al perjudicado.

2. Modificación de los conceptos normativos de «vehículo a motor» y «hecho de la circulación»

La Ley 5/2025, de 24 de julio, incorpora al Derecho español las modificaciones establecidas por la Directiva (UE) 2021/2118. Para ello se amplía la definición de «vehículo a motor» (art. 1.bis.1 TRLRCSCVM) a aquellos que, aún no teniendo autorización administrativa para circular, superen ciertos umbrales de peso y/o velocidad (velocidad superior a 25 km/h o peso neto superior a 25 kgs y velocidad máxima de fabricación superiora a 14 km/h). La definición de vehículo a motor se extiende así a nuevas categorías, incluyendo aquellos con características específicas de velocidad y peso, lo que implica la obligatoriedad de seguro para estos vehículos de movilidad personal (VMP) como es el caso significativo de los patinetes eléctricos. Hasta esta reforma, «vehículos a motor» eran aquellos susceptibles de requerir autorización administrativa para circular (vehículos susceptibles de ser matriculados) determinados en la legislación de tráfico (art. 59 Ley de Tráfico y Seguridad Vial; de conformidad con las previsiones de los arts. 1 y 4 de la Directiva del Consejo de 24 de abril de 1972): certificado oficial (ITV) para los vehículos automóviles y certificado de características técnicas para los ciclomotores.

Además, la Ley 5/2025 modifica otro concepto clave como es el «hecho de la circulación» para abarcar usos típicos del vehículo como medio de transporte, independientemente de si se encuentra en movimiento o parado. El nuevo concepto de «hecho de la circulación» abarca cualquier uso del vehículo conforme a su función de transporte en el momento del accidente, eliminando interpretaciones restrictivas y, en

particular, la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello. Se sigue excluyendo el uso deliberado (doloso) para causar daños (si bien, como sabemos, la doctrina jurisprudencial excluye la oponibilidad del dolo frente a la reclamación del tercero perjudicado). Asimismo, se mantiene la exclusión expresa del concepto de «*hecho de la circulación*» los usos en eventos o pruebas deportivas en circuitos especialmente diseñados al efecto o habilitados para estas actividades y desplazamientos en zonas restringidas de puertos y aeropuertos; de manera que, en estos dos supuestos, tampoco rige la obligación de aseguramiento obligatorio del automóvil, si bien sí existe una obligación de contratar un seguro, aval o garantía financiera que ofrezca determinadas coberturas a terceros perjudicados, cuyos importes son diferentes en función de si se trata de daños a personas o daños a los bienes. Además, en caso de optar por una cobertura aseguradora, lo será a través de un seguro de responsabilidad civil, que deberá ser específico y no podrá incluir ni franquicias, ni sublímites de indemnización.

La nueva normativa plantea la cuestión de la concurrencia de eventos dañosos que cumulativamente serían objetivamente subsumibles en las calificaciones de hecho de la circulación y de accidente de trabajo (daños al propio trabajador o daños de un trabajador a otro, en el marco de actividades industriales o agrícolas) y la concurrencia de una responsabilidad civil por hecho de la circulación y de una responsabilidad civil empresarial. La necesaria distinción afectaba tanto al régimen sustantivo como a la determinación de la jurisdicción competente para conocer de la reclamación. Con la normativa vigente hasta la fecha se planteaba la dificultad de la calificación y, en muchas ocasiones, el ejercicio de acciones de repetición de la aseguradora que haya indemnizado al perjudicado contra la aseguradora del SOA o la que cubra la responsabilidad civil de explotación del empresario, según los casos. Pues bien, tras la entrada en vigor de la reforma llevada a cabo por la Ley 5/2025, los siniestros ocasionados por vehículos a motor en el curso de actividades industriales o agrícolas deben calificarse (y, en consecuencia, tramitarse) como accidentes de circulación y no como supuestos de responsabilidad civil empresarial.

Para poner de manifiesto la relevancia de estas modificaciones normativas hemos de partir de la premisa de conformidad con la cual para que estemos ante un accidente de circulación y, en consecuencia, resulte de aplicación el elenco normativo regulador de la

responsabilidad civil y seguro en este ámbito, es necesario que, cumulativamente concurra un *vehículo automóvil* y un *hecho de la circulación*.

Estas modificaciones de los conceptos normativos de «*vehículo a motor*» y «*hecho de la circulación*» que se recogían en el *Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil* (RD 1507/2008), están en línea con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para ofrecer mayor protección a las víctimas. En cuanto al concepto de «*vehículo a motor*», la STJUE de 4 de septiembre 2014 (caso *Vnuk*) señala que el concepto de vehículo se precisa en el art. 1, número 1, de la Primera Directiva, según el cual debe entenderse por «*vehículo*» en el sentido de esta Directiva «*todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados*»; siendo necesario que tenga su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro de la UE; sin perjuicio de que, en aplicación del artículo 4, letra *b*), de la derogada Primera Directiva, cada Estado miembro pudiese establecer excepciones a lo dispuesto en el art. 3 de ésta en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión. En cuanto a la ampliación jurisprudencial del concepto de «*hecho de la circulación*», la STJUE de 21 de junio de 2019 (asunto C-100/18), en un supuesto de incendio de un vehículo que lleva más de 24 hs estacionado en un garaje privado de una vivienda y que arde, provocando un incendio cuyo origen está en el circuito eléctrico del vehículo, consideró que está comprendido en el concepto de «*circulación de vehículos*» de la Directiva relativa al seguro de RC de vehículos automóviles. Por su parte, la STJUE, de 15 de noviembre de 2018 (asunto C-648/17) declaró que el art. 3 de la Directiva 72/166, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «*circulación de vehículos*» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

Por otra parte, la reforma introduce nuevos controles para verificar el efectivo cumplimiento de la obligación de aseguramiento obligatorio utilizando nuevas tecnologías como el reconocimiento de matrículas, garantizando la no discriminación y la privacidad de los datos. Se recoge el tratamiento de los datos para emitir las certificaciones de

antecedentes siniestros, y se pretende garantizar que las aseguradoras no discriminen a los titulares de pólizas por su nacionalidad, residencia anterior o lugar de expedición de la certificación.

3. Recomendaciones del «Informe razonado» y reforma del sistema de reclamación previa y de la valoración de daños personales

En cumplimiento de la Ley 35/2015 y el mandato legal de la *Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración*, se incorpora, a través de la reforma que nos ocupa, una parte sustancial de las cincuenta recomendaciones del *Informe Razonado* publicado en 2020. Estas recomendaciones incluyen aspectos procedimentales, médicos, sustantivos y actuariales.

Entre las reformas destacadas está la sustitución del índice de revalorización de las pensiones (IRP) por el IPC -las cuantías indemnizatorias se actualizarán anualmente conforme al IPC, tratando de asegurar así el mantenimiento de su valor real-, la mejora de las reglas para el cálculo del lucro cesante, especialmente en colectivos como personas dedicadas a tareas del hogar, y el aumento de los importes indemnizatorios en casos de fallecimiento, secuelas y lesiones temporales. Se refuerza la posibilidad de acudir a los Institutos de Medicina Legal, se regula la libre elección de centro hospitalario y el derecho al reembolso, y se refuerzan las garantías de los procedimientos extrajudiciales mediante ofertas motivadas más transparentes; al tiempo que se clarifica que *perjudicado* es toda persona con derecho a indemnización por daños causados por un vehículo.

En el ámbito de la tramitación de las reclamaciones por parte de los perjudicados, a partir de ahora en el procedimiento extrajudicial, la reclamación no requerirá estar cuantificada, al tiempo que se garantiza el acceso gratuito y accesible a atestados e informes sobre las circunstancias del accidente para las víctimas. En la oferta y respuesta motivada por parte de la entidad aseguradora, el informe médico pericial definitivo deberá cuantificar de forma precisa la indemnización y, en caso contrario, no se podrá aportar posteriormente en el procedimiento, al tiempo que se concede un plazo máximo de tres meses para el reconocimiento por los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses y de un mes para la elaboración del informe. Se establece expresamente que los atestados policiales deben ser gratuitos. Los perjudicados podrán solicitar informe forense tanto con oferta motivada como con respuesta motivada. La valoración pericial se la remitirá la compañía al forense.

El plazo de tres meses de respuesta/oferta se establece que será tanto para daños personales, como para daños en los bienes. Los servicios médicos de la compañía aseguradora tienen que proporcionar el informe al perjudicado y a la compañía aseguradora. Si la aseguradora no aporta al perjudicado el informe pericial en que se basan, precluye la posibilidad de su ulterior aportación en el seno del procedimiento judicial.

Se contempla que se deberá comunicar a la entidad aseguradora el inicio de un procedimiento penal, que se equiparará a la reclamación extrajudicial previa y no será necesario reclamación extrajudicial previa cuando el procedimiento se inicie de oficio.

En las indemnizaciones por fallecimiento, secuelas y lesiones temporales se introducen mejoras, se clarifican conceptos y se aumentan algunas indemnizaciones, incluyendo el cálculo de ingresos para que no sea inferior al salario mínimo interprofesional.

Se modifica la protección de los herederos de las víctimas en el caso de lesionados que fallecen antes de fijarse la indemnización. A los efectos de la determinación del multiplicando, cómo se calcula el cómputo de ingresos de trabajo personal o en situación de desempleo en casos de fallecimiento o secuelas, respectivamente, para que en ningún caso dicho cómputo de ingresos sea inferior al salario mínimo interprofesional.

Se mejoran los aspectos relacionados con el baremo médico, el tratamiento de gastos médicos futuros de lesionados graves y se reconoce la libertad de elección de centro sanitario. con derecho a ser posteriormente reembolsado por la aseguradora del vehículo responsable del accidente. Asimismo, se matizan aspectos de las tablas, se incrementa el porcentaje de perjuicio por lucro cesante en caso de incapacidad total para mayores de cincuenta años, y se incluyen tablas simplificadas para casos de incapacidad y fallecimiento en personas dedicadas a tareas del hogar.

Se incorporan unas tablas específicas simplificadas para los casos de incapacidad absoluta y total y fallecimiento, que permiten acreditar el lucro cesante, y se suprime el límite del mes de indemnización del lucro cesante en caso de curación sin secuelas o con secuelas iguales o inferiores a tres puntos.

En el caso de las lesiones temporales, se reconocen los síntomas persistentes que subsisten tras la estabilización. Para las secuelas o lesiones permanentes, se amplían los importe de los daños morales y se introducen mejoras en la valoración del lucro cesante,

incluyendo tablas específicas para dedicación exclusiva a tareas del hogar o para jóvenes sin acceso al mercado laboral. En casos de fallecimiento, se amplía la asistencia psicológica a familiares (doce meses) y se incrementan las indemnizaciones por fallecimientos simultáneos o la pérdida del feto tras treinta y dos semanas de gestación. Para las personas que estuvieran percibiendo prestaciones por desempleo en los tres años anteriores al fallecimiento, se incorpora que el ingreso mínimo que siempre se tendrá en cuenta será un salario mínimo interprofesional anual.

En cuanto a la protección a las víctimas de accidentes causados por vehículos asegurados en entidades aseguradoras insolventes dentro del Espacio Económico Europeo, el CCS y OFESAUTO asumirán la indemnización en estos casos.

4. Protección de datos personales

La Ley 5/2025, añade un nuevo título (el V) al TRLRCSCVM sobre al tratamiento de datos personales en el ámbito del seguro de automóviles. Con la incorporación de este nuevo Título V se clarifican los principios aplicables en el tratamiento de datos personales derivados de la contratación, vigencia y gestión del seguro obligatorio y de los controles tecnológicos. Se garantiza la compatibilidad de la normativa sectorial con el Reglamento (UE) 2016/679 (RGPD), la Ley Orgánica 3/2018 y la normativa específica del sector asegurador; con una previsión específica en relación con el tratamiento de los datos de salud en los supuestos de siniestro.

Asimismo, se establecen garantías específicas sobre el uso de tecnologías de control como el reconocimiento automático de matrículas, limitándose el tratamiento de datos a lo estrictamente necesario y prohibiendo su conservación una vez verificada la existencia del seguro obligatorio. Además, se prevén medidas de seguridad adecuadas para garantizar los derechos del titular de los datos personales objeto de tratamiento interesado.

5. Modificación de la LCS: el seguro de vida de persona con discapacidad

La DF 2ª de la Ley 5/2025 modifica el art. 83 de la LCS relativo al seguro de vida. Fruto de esta reforma, el inciso segundo del párrafo 6º del art. 83 LCS dispone que «*si el asegurado es una persona con discapacidad, será necesaria igualmente la autorización por escrito de la persona que ejerza la medida de apoyo representativa*». La principal cuestión que suscita esta previsión normativa, a tenor de la cual, en el caso del seguro de vida, si el asegurado es una persona con discapacidad, la validez del seguro se supedita a

la concurrencia de una autorización por escrito (*rectius*, el consentimiento prestado en forma escrita) de la persona que ejerza las medidas de apoyo representativas de la persona asegurada con discapacidad, radica en que, en la mayor parte de los supuestos la persona con discapacidad carecerá de estas medidas de apoyo representativas, puesto que la regla general es que las medidas de apoyo no tengan este carácter. Tras la reforma del sistema de capacidad de obrar por la Ley 8/2021, las medidas de apoyo representativas (aquellas en que el apoyo actúa en nombre de la persona con discapacidad, representándola) se aplican solo cuando no sea posible el apoyo en el ejercicio de la capacidad con medidas voluntarias o asistenciales no representativas, lo que constituye la regla general. La excepción es la constituida por las medidas de apoyo representativas, encarnadas fundamentalmente en la llamada curatela representativa regulada en los arts. 268 y ss. del CC, cuya constitución requiere una resolución judicial motivada en la que se justifique la imposibilidad de medidas menos restrictivas de la capacidad de obrar (esto es, las no representativas), configurándose así normativamente como una medida excepcional en virtud de la que el curador puede asumir funciones de representación de la persona con discapacidad cuando esta no pueda realizar, con plena validez, por sí misma determinados actos y negocios con transcendencia jurídica, debiendo establecerse de forma específica, con carácter temporal o revisable. La interpretación adecuada de esta norma, si se pretende respetar el espíritu y la finalidad de la reforma llevada a cabo por la Ley 8/2021 (criterios hermenéuticos preponderantes *ex art. 3.1, in fine, CC*), es que si el asegurado con discapacidad no requiere una medida de apoyo representativa -una curatela presentativa- la validez del seguro de vida en el que tienen la condición de asegurado, solo requerirá la prestación de su consentimiento negocial.

El art. 287.9º CC, fruto de la Ley 8/2021 e inspirado en el Derecho suizo (art. 416.1 CC suizo), contempla expresamente que el curador de la persona con discapacidad que requiera medidas de apoyo precisa, en todo caso, autorización judicial para «*celebrar contratos de seguro de vida, renta vitalicia y otros análogos, cuando estos requieran de inversiones o aportaciones de cuantía extraordinaria*», lo que supone el reconocimiento normativo expreso de que, tras la entrada en vigor de la meritada reforma (el día 3 de septiembre de 2021), las personas con discapacidad que necesiten medidas de apoyo podrán concertar seguros de vida (de renta vitalicia y análogos), sin perjuicio de la

necesidad de contar con la previa autorización judicial, tanto para la celebración del contrato, como para la modificación de las condiciones contractuales y la designación de los beneficiarios. El límite que se establece en este precepto codicial a efectos de requerir la previa autorización judicial para autorizar la contratación y, de acuerdo con lo dicho, la novación o modificación del contrato de seguro de vida, está constituido por el hecho de que requiera “*de inversiones o aportaciones extraordinarias*”, lo que debe ser valorado de manera individual y en relación con el patrimonio del tomador en situación de discapacidad, obligado al pago de la prima y que tendrá una especial aplicación en la contratación de seguros de vida de prima única. La razón de ser de esta norma limitativa es clara: celebrados estos contratos por un representante del discapacitado sin ningún tipo de control, fácilmente pueden albergar conductas abusivas e incluso fraudulentas. En cuanto al procedimiento para obtener la autorización judicial, éste es el regulado en el Título II del Capítulo VIII de la LJV, con la precisión que resulta del art. 290 CC y que impone la obligatoriedad de oír al Ministerio Fiscal. En cuanto a las consecuencias jurídicas vinculadas a la contratación del seguro de vida por el curador representativo del discapacitado sin mediar la previa autorización judicial, contemplada como una norma imperativa, no están expresamente previstas en la norma, lo que permite argumentar la nulidad de pleno derecho del negocio jurídico concertado infringiendo la misma y, con mejores argumentos desde la perspectiva de la tutela de los intereses en juego del discapacitado la posibilidad del ejercicio de anulación del mismo, a instancia exclusiva de éste. Esta solución puede argumentarse sobre el tenor literal de los arts. 1301 CC y 6 LJV, así como sobre la doctrina que resulta de la STS, Pleno, de 10 de enero de 2018 (ECLI:ES:TS:2018:56). En todo caso, este límite no está contemplado en la redacción vigente del art. 83 LCS, para el caso del seguro de vida, tras su reforma por la DF 2ª de la Ley 5/2025.