

# ВИСИНА И ОБИМ ПОКРИЋА КОД ОБАВЕЗНОГ ОСИГУРАЊА ОД ОДГОВОРНОСТИ ВЛАСНИКА И КОРИСНИКА МОТОРНИХ ВОЗИЛА

**Резиме:** У материји осигурања од одговорности терет накнаде штете се пребацује на већи број лица, па се на тај начин социјализира одговорност. Осигурање од одговорности је доста распрострањено, иако спада у ред новијих грана осигурања. С обзиром на своју заступљеност и на велики број саобраћајних незгода како у Босни и Херцеговини тако и у земљама у окружењу, посебно велику пажњу привлачи осигурање од одговорности власника и корисника моторних возила. Једно од важнијих питања приликом ликвидације захтјева за накнаду штете проузроковане употребом моторног возила јесте и питање обима обавезе осигуравача, а ми ћемо у нашем излагању указати на законодавно рјешење у Босни и Херцеговини, као и у земљама у окружењу.



Мр Предраг Барош<sup>1</sup>

**Кључне ријечи:** *Осигурање од одговорности, моторна возила, саобраћајне незгоде, оштећена лица, осигурана сума, накнада штете.*

## 1. Уводни дио

Осигурање од одговорности за штете причињене употребом моторног возила најприје се појављује у САД, а идеја потиче од конструктора аутомобила Хенру Форда. 1903. године, почела је серијска производња аутомобила и од тада датира почетак осигурања моторних возила.

Идеја о осигурању моторних возила из Америке је дошла у Велику Британију. У Лондону је евидентирана прва тешка саобраћајна незгода која се догодила 1896. године. Аутомобил је возећи брзином од 7 км/х, повриједио једну особу, која је од последица умрла.<sup>2</sup>

И остале земље западне Европе убрзо су се суочиле са проблемом саобраћајних незгода. Иако је било мало аутомобила који се нису кретали великом брзином, ипак је постојала опасност за пјешаке. Број саобраћајних незгода се стално повећавао, а због штетних посљедица које су узроковале убрзо су постале друштвени проблем. Како корисници моторних возила често нису били у могућности да накнаде штету коју су проузроковали употребом моторног возила, ускоро се увидјело да је у таквој ситуацији осигурање најбољи вид заштите како имаоца аутомобила тако и самих оштећених лица.<sup>3</sup>

Као начин за економско обезбјеђење од штета које настају услјед саобраћајних незгода, прво се појавило добровољно осигурање. Међутим, када су саобраћајне незгоде постале друштвени проблем, појавиле су се идеје увођења обавезног осигурања од одговорности, да би се на тај начин жртве саобраћајних незгода, а истовремено и лица која су одговорна за штету боље и потпуније заштитиле.

Једно од важнијих питања у материји осигурања од одговорности власника и корисника моторних возила за штете причињене трећим лицима, јесте и питање обима обавезе осигуравача.

Када се треће оштећено лице обрати осигуравачу са захтјевом за накнаду штете проузроковане употребом моторног возила, поставља се питање обима обавезе осигуравача. У погледу обима обавезе осигуравача постоје два система: систем неограниченог покрића – осигуравач одговара за пуни износ штете коју је претрпilo треће лице у саобраћајној незгоди и систем ограниченог покрића – осигуравач одговара за штету у ограниченом обиму, само до одређеног износа. У систему неограниченог покрића нема назначења осигуране суме, док у систему ограниченог покрића постоји осигурана сума, која представља лимит одговорности осигуравача.

<sup>1</sup> Инвестиционо-развијна банка Републике Српске а.д. Бања Лука.

<sup>2</sup> Види: Тркља, М., *Осигурање од одговорности за штете од моторних возила са нарочитим освртом на југословенско право*. Докторска дисертација, Сарајево, 1988, стр. 2.

<sup>3</sup> Барош, П., *Осигурање од одговорности власника и корисника моторних возила за штете причињене трећим лицима*. Магистарски рад, Нови Сад 2008, стр. 36.

## 2. Систем неограниченог покрића

Систем неограниченог покрића пружа заштиту интереса осигураника, јер осигуравач има обавезу да у цијелости накнади штету коју је осигураник проузроковао употребом моторног возила. С друге стране, систем ограниченог покрића првенствено штити интересе осигуравача, јер се његова обавеза ограничава износом осигуране суме. У мањој мјери би постојала и заштита интереса осигураника, који би био у обавези да плати премију осигурања, која је нижа у односу на систем неограниченог покрића.

У погледу накнаде штете која је проузрокована употребом моторног возила, систем неограниченог покрића је знатно повољнији за оштећеног у односу на систем ограниченог покрића, јер без обзира колико је лица оштећено једним штетним догађајем, сигурно је да ће сви у потпуности бити обештећени.

У Француској је према уредби из 1959. године, уведен систем неограниченог покрића у погледу теретних возила и аутобуса. Према белгијском закону из 1956. године, покриће из осигурања мора да буде неограничено (уговором о осигурању се може ограничити на износ од Бфрс 5,000.000 по једном штетном догађају, али само у погледу штета на стварима које су проузроковане пожаром или експлозијом). Систем неограниченог покрића осигуравача према оштећеном постоји и у источно-европским земљама.

У нашем праву систем неограниченог покрића је уведен Законом о обавезном осигурању имовине и лица 1965. године и примјењивао се све до доношења Закона о основама система осигурања имовине и лица 1976. године.

## 3. Систем ограниченог покрића

Као што смо рекли у систему ограниченог покрића, обавеза осигуравача је ограничена осигураном сумом. Систем ограниченог покрића је уведен и у многим Европским земљама: у Француској (у погледу штета које проузрокују путничка возила, мањи камиони и мотоцикли) – уредбом из 1959. године, у Шведској – законом из 1929. године, у Луксембургу, Шпанији, Италији, Аустрији, Њемачкој, итд.

У систему ограниченог покрића, прописују се најниже осигуране суме на које се мора уговорити осигурање, тако да нема законских сметњи да се уговори о обавезном осигурању закључују и са вишим осигураним сумама. Такође, могући би били и уговори о обавезном осигурању без осигуране суме, гдје обавеза осигуравача није ограничена.

Ступањем на снагу Закона о основама система осигурања имовине и лица 1976. године, код нас је уведен систем ограниченог покрића за штете које су проузроковане употребом моторног возила. Исте године Савезно извршно вијеће је донијело Одлуку о одређивању износа на које се мора уговорити осигурање од одговорности за штете причињене трећим лицима употребом моторног возила.<sup>4</sup> Дакле, за разлику од наших ранијих прописа, дозвољава се закључивање уговора о обавезном осигурању уз одређивање осигуране суме, с тим да та сума не смије да буде нижа од законом утврђеног износа. Уговорена осигурана сума представља лимит обавезе осигуравача. Ако се деси штета изнад тог лимита, непокривени дио штете накнадиће лице које је за штету одговорно.

Увођење система ограниченог покрића, створило је многе дилеме у судској пракси:

- која осигурана сума је мјеродавна за одређивање одштете (уговорена, она која постоји у моменту настанка штете или она која постоји у моменту пресуђења);
- да ли се лимит осигуране суме примјењује по једном штетном догађају или по једном оштећеном лицу;
- ако се накнада штете остварује судским путем, да ли камате и трошкови поступка улазе у суму осигурања;
- на који начин се врши накнада ако осигурана сума није довољна за све одштетне захтјеве;
- шта бива ако се неки одштетни захтјев поднесе накнадно, последице исцрпљења осигуране суме, итд.

4 Најнижи осигурани износи на које је корисник односно сопственик моторног возила био дужан да се осигура од одговорности су:

- 5,000.000 дин. за аутобусе и теретна возила;
- 2,500.000 дин. за остала моторна возила.

а) С обзиром да у току трајања осигурања може доћи до промјене осигуране суме, поставља се питање која осигурана сума се узима у обзир приликом одређивања обавезе осигуравача на накнаду штете проузроковане употребом моторног возила.

Одредба члана 1. став 4. Услови за осигурање власника односно корисника моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима ДД «Дунав» Београд (пречишћени текст од 25.05.1995. године) предвиђа, ако је на дан настанка штетног догађаја, сума осигурања утврђена законом или одлуком Савезне владе већа од уговорене, сматра се да је осигурање уговорено на суму осигурања назначену у полиси. По овом питању судска пракса је заузела став да се обавеза друштва за осигурање по основу уговора о осигурању власника односно корисника моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима цијени према уговореној осигураној суми.<sup>5</sup>

б) У погледу лимита осигурања (да ли се он примјењује по једном штетном догађају или по једном одштетном захтјеву), закључак је: да је без обзира на број трећих лица која су претрпела штету у једној саобраћајној незгоди и без обзира на износ сваког појединог одштетног захтјева, одговорност осигуравача ограничена за све штете из једне незгоде износом осигуране суме.

Уколико је штета настала уз учешће више штетника односно више моторних возила, суме осигурања се не збрајају, него је мјеродавна сума осигурања оног штетника који сноси одговорност за наступање штетног догађаја. У случају солидарне одговорности више осигураника који имају уговорене различите суме осигурања узима се у обзир сразмјер доприноса сваког штетника с тим да осигуравачи штетника одговарају за сразмјерни дио штете до висине уговорене суме.

в) Осигуравач је такође дужан да плати камату и трошкове судског поступка на које оштећени има право, чак и ако они заједно са накнадом штете премашују осигурану суму.

г) Према Конвенцији Европског савјета из 1973. године, препорука је да се накнада штете из једног штетног догађаја, уколико је већа од уговорене суме осигурања, смањује сразмјерно броју оштећених. Међутим, у пракси сугестија често није од користи, јер сви оштећени не подносе захтјев истовремено, већ сукцесивно, зависно о доспијећу штете за исплату, а не постоје ни објективни критериј за утврђивање износа нематеријалне штете прије провођења вјештачења.

И кад је оштећеном досуђена накнада штете у виду ренте, требало би извршити сразмјерно снижење накнаде, без обзира на то што је сваки поједини износ ренте мањи од износа осигуране суме.<sup>6</sup>

У судској пракси заузет је став да осигуравач није овлашћен ограничавати исплате штете позивајући се на евентуалне захтјеве осталих оштећених који још нису исплаћени.<sup>7</sup>

д) У погледу накнадно пријављених захтјева, који су постављени након што је накнада појединим лицима исплаћена, а који се не могу покрити у цјелини, од значаја је савјесност осигуравача. Уколико је осигуравач исплатио накнаду појединим оштећеним, а да при том није знао да постоје и друга лица која су оштећена истим штетним догађајем, у том случају накнадно постављени захтјеви би се задовољили

5 Начелни став бр. 8/88 Савезног суда, републичких и покрајинских врховних судова и Врховног војног суда, донијет на заједничкој сједници 26. и 27.10.1988. године, објављен у билтену "Судска пракса Врховног суда Србије" бр. 3/89.

6 Њемачки услови (АКВ) одређују да ако осигураник треба да плаћа ренту повријеђеном лицу, а капитализирана вриједност те ренте премашује осигурану суму или остатак осигуране суме по одбитку исплате за друге штете из истог штетног догађаја, рента која треба да се исплаћује накнадниће се из осигурања само у сразмјери између осигуране суме, односно њеног остатка и капитализиране вриједности ренте.

7 Не може се прихватити као одлучан нити приговор изнесен у ревизији да се досуђеним износима у великој мјери исцрпљује износ осигурног покрића, а с обзиром на постојећи пропис о максималном покрићу за аутобусе и да је у истој прометној незгоди страдало више лица која су као и првотужитељица били путници истог аутобуса. То зато јер се у ревизији не тврди да је досуђеним износима прекорачена граница покрића. Нема нити једног прописа који би суд ограничавао да оштећенима у саобраћајној незгоди не досуди одговарајуће износе на терет осигуравача у границама осигураног покрића. Тужена Заједница осигурања имовине и лица моћи ће успјешно стављати овакав приговор тек након што стварно буде исцрпљен износ до границе осигураног покрића. У том случају, даљња одговорност за накнаду штете теретила би власника возила.

Врховни суд Хрватске, Рев. 1126/83 од 11.01.1984. године.

само преосталим дијелом осигуране суме. Међутим, уколико је осигуравачу било познато да су постојала друга оштећена лица из истог штетног догађаја (тј. уколико је био несавјестан), њима би се накнада одредила као да су били познати од почетка, с тим да се од лица којима је накнада исплаћена неби могао тражити повраћај.

У теорији постоји мишљење: «да оштећена лица која нису наплатила штету у вансудском или у судском поступку, а организација за осигурање односно суд нису знали, нити су могли знати да постоје и друга оштећена лица којима је проузрокована штета у саобраћајној незгоди, та лица остају повјерници других оштећених лица у судском поступку која су у вансудском поступку наплатила штету. Та лица би у регресној парници могла да наплате штету сразмјерно смањењу износа који су ти други оштећени добили у вансудском или у судском поступку».<sup>8</sup>

У теорији права осигурања владају различита мишљења у погледу система ограниченог покрића:

«Систем неограниченог покрића је представљао примјер права у коме се најшире отишло у остваривању заштите оштећених лица, што је главни циљ савременог осигурања од одговорности. Исто тако, њиме се постизала и пуна заштита осигураника, што је такође циљ обавезног осигурања од одговорности».<sup>9</sup>

«Све што је изњето упућује на закључак да је и у новим прописима о обавезном осигурању требало задржати систем неограниченог покрића. Значи, требало је задржати обавезу заједнице осигурања да накнади оштећеном цјелокупну штету проузроковану употребом моторног возила за коју је одговоран корисник односно сопственик возила, евентуално уз нека ограничења (ако је то неопходно) само у погледу возила са иностраном регистрацијом».<sup>10</sup>

У теорији постоји и супротно становиште:

«Сума осигурања стоји, треба и даље да буде ограничена, с тим да се обезбиједи флексибилније усклађивање».<sup>11</sup>

#### 4. Осигуране суме у Босни и Херцеговини

У Републици Српској, према одредби члана 8. Закона о осигурању од одговорности за моторна возила и осталим обавезним осигурањима од одговорности (у даљем тексту: Закон о осигурању од одговорности за моторна возила РС),<sup>12</sup> Агенција Републике Српске доноси одлуку којом се регулише најмањи износ на који се може уговорити осигурана сума по осигураном случају, с тим да износ осигуране суме по осигураном случају не може бити мањи од износа:

1) у случају штете на лицима 500.000 КМ без обзира на број жртава укључених у исту незгоду, а двије године након ступања на снагу Закона о осигурању од одговорности за моторна возила РС, наведени износ ипсо иуре треба бити повећан на износ од 1.000.000 КМ;

2) у случају штете на имовини 350.000 КМ по једном штетном догађају без обзира на број одштетних захтјева проишавших из исте незгоде.

Уколико постоји више од једног осигураног лица и ако укупна накнада прелази напријед наведене износе, износ накнаде ће се сразмјерно смањити.

У случају да неко друштво за осигурање исплати подносиоцу захтјева износ виши од износа на који има право с обзиром на сразмјерно смањену накнаду, јер није знало за остала лица која имају право на накнаду, то друштво и даље има обавезу према тим другим лицима али само до наведених износа осигураних сума.

8 Филиповић, А., *Обавезно осигурање од одговорности у југословенском праву*, Београд, 2001, стр. 193.

9 Шулејић, П., *Право осигурања*, стр. 454.

10 Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила*, стр. 108.

11 Тркља, М., *Могући правци доградње система аутоодговорности*, часопис «Осигурање удруженог рада», Заједница осигурања имовине и лица «Дунав» Београд, 1989.

12 «Службени гласник РС» бр. 17/05, 64/06 и 12/09.

Закон о осигурању од одговорности за моторна возила и осталим одредбама о обавезном осигурању од одговорности Федерације БиХ (у даљем тексту: Закон о осигурању од одговорности за моторна возила ФБиХ),<sup>13</sup> чланом 9. прописује исте суме осигурања као и Закон о осигурању од одговорности за моторна возила РС.

Могли би констатовати да у Републици Српској, најнижи износ осигураних сума на који се мора уговорити осигурање од одговорности власника и корисника моторних возила за штете причињене трећим лицима, имају тенденцију сталног повећања.<sup>14</sup>

## 5. Осигуране суме у Србији

У Србији према одредбама члана 86. Закона о осигурању имовине и лица, најнижи осигурани износи на које се мора уговорити осигурање од одговорности за аутобусе и теретна возило износи 200.000 САД долара, а за остала моторна возила 100.000 САД долара, у динарској противвриједности по курсу на дан закључења уговора о осигурању. Ако овај износ није довољан да се накнаде све штете проузроковане истим штетним догађајем, првенствено се накнађују штете на лицима. Међутим, уколико има више оштећених лица, лимит се удвостручује, а ако ни тај износ није довољан за потпуну накнаду свих штета, права оштећених лица према осигуравачу се сразмјерно смањују.

Друштво за осигурање која је исплатило једном оштећеном лицу износ већи од оног који му припада с обзиром на сразмјерно снижење накнаде, јер није знало нити је могло знати да постоје и друга оштећена лица, остаје у обавези према тим другим лицима само до висине наведених износа.

Према одредбама члана 23. Нацрта закона о обавезном осигурању у саобраћају (у даљем тексту: Нацрт новог закона), обавеза друштва за осигурање по основу осигурања од одговорности за штете које су трећим лицима проузроковане употребом моторног возила је ограничена сумом осигурања важећом на дан настанка штетног догађаја, ако уговором о осигурању није уговорена виша сума.

Најнижа сума осигурања на коју може бити уговорено осигурање од одговорности износи:

1) за штету на лицима по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица 1.000.000 Еура;

2) за штете на стварима по једном штетном догађају, без обзира на број оштећених лица 200.000 Еура.

Нацрт новог закона, такође предвиђа да уколико има више оштећених лица, а укупна накнада штете је већа од наведених износа, права оштећених лица према друштву за осигурање се сразмјерно смањују до тих износа.

<sup>13</sup> „Службене новине ФБиХ“ бр. 24/05.

<sup>14</sup> На основу Одлуке Владе Републике Српске бр. 02/1-020-962/98 од 12.06.1998. године, о одређивању најнижих осигураних сума на које се мора уговорити осигурање аутоодговорности за штете причињене трећим лицима, објављене у «Сл. гласнику РС» бр. 23/98, најниже осигуране суме на које је власник односно корисник моторног и прикључног возила дужан, у складу са чланом 90. Закона о основама система осигурања имовине и лица да закључи уговор о осигурању аутоодговорности за штету причињену трећим лицима, по једном штетном догађају, су износиле:

1. 20.000 ДМ ако штету причине аутобус и теретно возило;
2. 10.000 ДМ ако штету причине остала моторна возила.

Према Одлуци Владе Републике Српске бр. 02/1-020-458/99 од 13.05.1999. године, о одређивању најнижих осигураних сума на које се мора уговорити осигурање аутоодговорности за штете причињене трећим лицима, објављене у «Сл. гласнику РС» бр. 14/99, најниже осигуране суме на које је власник односно корисник моторног и прикључног возила дужан, у складу са чланом 90. Закона о основама система осигурања имовине и лица да закључи Уговор о осигурању аутоодговорности за штету причињену трећим лицима, по једном штетном догађају, су износиле:

1. за аутобусе и теретна возила:
  - 550.000 КМ за штете на лицима;
  - 330.000 КМ за штете на стварима.
1. за остала моторна возила укључујући и непозната моторна возила:
  - 275.000 за штете на лицима;
  - 165.000 за штете на стварима.

У Србији је прихваћен метод валоризовања суме осигурања и обавезе осигураваача према САД долару (у Нацрту новог закона према Еуру), као стабилној валути. САД долар (односно еуро) се користи само као обрачунска вриједност.

Нацрт новог закона не предвиђа као и ранији пропис првенство наплате, по коме се најприје врши накнада штете на лицима, а потом на стварима. У односу на ранији закон, Нацрт новог закона не предвиђа ни правило да се уколико има више лица, а износ осигуране суме није довољан, удвостручује прописани износ осигуране суме.

## 6. Осигуране суме у Хрватској

У Хрватској, према одредбама члана 26. Закона о обвезним осигурањима у промету,<sup>15</sup> обавезу друштва за осигурање представља осигурана сума важећа на дан штетног догађаја ако уговором о осигурању није уговорен виши износ.

Најнижа осигурана сума по једном штетном догађају износи:

1) За штету због смрти, тјелесне повреде и оштећења здравља нанесену:

- аутобусом и теретним односно прикључним возилом 6.500.000 КН;
- возилом којим се превозе опасне ствари 8.000.000 КН;
- осталим односно непознатим возилима 3.500.000 КН.

2) За штету уништења или оштећења ствари нанесену:

- аутобусом и теретним односно прикључним возилом 3.500.000 КН;
- возилом којим се превозе опасне ствари 4.000.000 КН;
- осталим односно непознатим возилима 1.500.000 КН.

Уколико има више оштећених лица, а укупна штета је већа од наведених износа, права оштећених лица према друштву за осигурање сразмјерно се смањују.

Друштво за осигурање које је исплатило једном оштећеном лицу износ већи од онога који му припада с обзиром на сразмјерно снижење накнаде, јер упркос предузетим мјерама није могло знати да постоје и друга оштећена лица, остаје у обавези према тим другим лицима само до висине наведених износа.

Друштво за осигурање код којег се власник возила осигурао од одговорности, дужно је да штету која је употребом возила нанесена у државама чланица Система зелене карте, а која је виша од напријед наведених износа, накнадити до износа одређеног прописима о обавезном осигурању државе у којој је штета настала.

## 7. Закључак

У материји осигурања од одговорности власника и корисника моторних возила, у ред важнијих питања приликом ликвидације захтјева за накнаду штете проузроковане употребом моторног возила свакако спада и питање обима обавезе осигураваача. Видјели смо да постоје два система: систем неограниченог покрића (осигураваач одговара за пуни износ штете коју у саобраћајној незгоди претрпи оштећено лице, без ограничења) и систем ограниченог покрића (осигураваач одговара за штету само до одређеног износа). У Босни и Херцеговини, као и у већини европских земаља у примјени је систем ограниченог покрића.

Можемо констатовати да у Републици Српској осигуране суме имају тенденцију сталног повећања. Одлуком Владе Републике Српске из 1998. године,<sup>16</sup> најниже осигуране суме за штету причињену моторним возилом (осим аутобуса и теретних возила) су износиле 10.000 ДМ, па се у пракси веома често дешавало да износ осигуране суме од 10.000 ДМ, не може покрити стварно причињену штету.

<sup>15</sup> „Народне новине“ бр. 151/05.

<sup>16</sup> Одлука Владе Републике Српске бр. 02/1-020-962/98 од 12.06.1998. године.

Сада су осигуране суме далеко веће и уједначене су на територији Босне и Херцеговине. Најнижи износи осигураних сума у Босни и Херцеговини такође не одступају много од најнижих износа осигураних сума које прописује законодавац у Србији (према Нацрту новог закона) и Хрватској. Међутим, приликом досуђивања одређених износа на име накнаде нематеријалне штете треба напоменути да није уједначена пракса судова у Републици Српској и Федерацији Босне и Херцеговине. Иако Закон о осигурању од одговорности за моторна возила РС и Закон о осигурању од одговорности за моторна возила ФБиХ, прописују исте осигуране суме, у Федерацији БиХ судови лицима оштећеним у саобраћајној незгоди досуђују знатно више износе на име накнаде нематеријалне штете у односу на судове у Републици Српској.<sup>17</sup> Из тог разлога сматрамо да у циљу потпуније заштите жртава саобраћајних незгода и судови у Републици Српској требају заузети нови став, односно требају повећати износе који се досуђују оштећеним лицима на име накнаде нематеријалне штете.

**Summary:** In liability insurance, the compensation burden is transferred to a greater number of persons thus socialising liability. The liability insurance is fairly widespread, although it is one of the newer insurance branches. With respect to its representation and a high number of road accidents in Bosnia and Herzegovina and in neighbouring countries, the liability insurance of the motor vehicle owners and users in particular attracts great attention. One of the major issues during indemnification of damage caused by motor vehicles usage is a question of scope of insurer's obligations, and in our presentation we will show the BiH legislative solution, as well as solutions in neighbouring countries.

**Key word:** *liability insurance, motor vehicles, road accidents, damaged persons, insured sum, compensation.*

#### Литература:

- Актуелни проблеми накнаде штете и осигурања, VII редовно издање, савјетовање са међународним учешћем Удружења за одштетно право, Internex, Београд, 2004.
- Барош, П., Осигурање од одговорности власника и корисника моторних возила за штете причињене трећим лицима, Магистарски рад, Нови Сад 2008.
- Beitzke, G., Накнада штете у саобраћајним несрећама на друмовима, Београд – Сарајево, 1970.
- Јанковец, И., Обавезно осигурање за штете од моторних возила, Београд, 1985.
- Филиповић, А., Обавезно осигурање од аутоодговорности у југословенском праву, Београд, 2001.
- Hardy I. E. R., Fire and Motor Insurance, London 1973.
- Hasmi, S. A., Automobile Insurance – A Long Range View, Bloomington, Indiana, 1972.
- Црнић, И., / Илић, А., Осигурање и накнада штете у саобраћају, Информатор, Загреб, 1987.
- Шулејић, П., Осигурање од грађанске одговорности, Београд, 1967.
- Шулејић, П., Право осигурања, Београд, 2005.

<sup>17</sup> Садашња пракса бањалучког Окружног и Основног суда није много одступила у односу на став суда из 1999. године, тако да износи који се досуђују на име накнаде нематеријалне штете нису значајно повишени, па је став суда да се нпр. за сваких 10% смањења животне активности досуђује износ до 3.000,00 КМ (за изузетно тешке случајеве са тешким тјелесним повредама и великим процентом смањења животне активности). Оријентациони критерији који су усвојени на сједници Грађанског одјељења Врховног суда Федерације БиХ, дана 20. фебруара 2006. године, дају могућност да се за сваких 10% смањења животне активности досуди износ и до 7.000,00 КМ (уколико је наступило смањење животне активности преко 50%).