

도로교통법위반

[대구지법 2019. 6. 14. 2018노4177]



【판시사항】

택시 운전자인 피고인이 황색 점멸신호가 켜져 있는 교차로에서 속도를 줄이거나 일시 정지하여 교차하는 차량이 있는지를 확인하지 아니한 채 그대로 직진한 과실로 甲이 운전하던 피해차량을 들이받아 총수리비 104,043,160원이 들도록 손괴하였다고 하여 도로교통법 위반으로 기소되었는데, 피고인이 운전한 택시는 5,000만 원을 한도로 택시 공제조합에 가입되어 있는 사안에서, 피고인에 대한 공소를 기각한 제1심판결이 정당하다고 한 사례

【판결요지】

택시 운전자인 피고인이 황색 점멸신호가 켜져 있는 교차로에서 속도를 줄이거나 일시 정지하여 교차하는 차량이 있는지를 확인하지 아니한 채 그대로 직진한 과실로 甲이 운전하던 피해차량을 들이받아 총수리비 104,043,160원이 들도록 손괴하였다고 하여 도로교통법 위반으로 기소되었는데, 피고인이 운전한 택시는 5,000만 원을 한도로 택시 공제조합에 가입되어 있는 사안이다. '자동차점검·정비 견적서'에 피해차량의 수리비가 합계 104,043,160원으로 기재되어 있으나, 피해차량의 사고 당시 가액이 9,226만 원에 불과하고 그 후 피해차량의 보험회사가 위 차량을 5,400만 원에 매각한 사실, 보험개발원에서 피고인과 甲의 과실비율을 6:4로 확정하였고, 그에 따라 피고인이 가입한 택시 공제조합이 보험회사에 22,956,000원을 지급한 사실을 종합하면, 위 교통사고로 인한 피해차량의 물적 손해액은 위 차량의 당시 교환가치 9,226만 원에서 매각대금 5,400만 원을 제외한 3,826만 원으로서 피고인이 가입한 택시 공제조합의 대물한도인 5,000만 원 이내이고, 달리 위 차량의 교환가격보다 높은 수리비를 지출하고도 차량을 수리하는 것이 시인될 만한 사정을 인정할 증거도 없다는 이유로, 피고인에 대한 공소를 기각한 제1심판결이 정당하다고 한 사례이다.

【참조조문】

구 도로교통법(2018. 3. 27. 법률 제15530호로 개정되기 전의 것) 제151조, 교통사고처리 특례법 제3조 제2항, 제4조 제1항, 제2항, 형사소송법 제327조 제2호

【전문】

【피 고 인】 피고인

【항 소 인】 검사

【검 사】 문지석 외 1인

【변 호 인】 변호사 김혜림

【원심판결】 대구지법 서부지원 2018. 10. 24. 선고 2018고단644 판결

【주문】

】

검사의 항소를 기각한다.

【이유】

】 1. 항소이유의 요지

피고인이 가입한 택시 공제조합이 이 사건 교통사고로 피해차량의 보험사에 지급한 금액이 22,956,000원이기는 하나, 이는 피해차량의 수리비가 피해차량의 가액인 9,226만 원을 상회하게 되어, 전손처리로 인한 매각 절차(매각대금 5,400만 원)와 피고인과 피해자의 과실비율이 6:4로 확정됨에 따른 금액이다.

이 사건 교통사고로 인한 피해차량의 수리비는 104,043,160원인바, 위와 같이 피해차량의 보험 가입, 전손처리 등의 사정에 의해서 위 택시 공제조합이 실제 지급한 금액이 피해차량의 수리비를 의미하는 것이 아니다.

그럼에도 피고인이 제출한 '대물공제금 종결품의서'를 근거로 피해차량의 수리비가 5,000만 원 이하라고 판단하여 공소 기각 판결을 한 원심판결에는 심리미진, 사실오인의 위법이 있다.

2. 판단

가. 관련 법령 및 법리

교통사고처리 특례법은 제4조 제1항에서 '교통사고를 일으킨 차가 보험업법 제4조 및 제126조 내지 제128조 등에 따른 보험 또는 공제에 가입된 경우에는 제3조 제2항 본문에 규정된 죄를 범한 차의 운전자에 대하여 공소를 제기할 수 없다.

'라고 규정하고 있다.

이는 자동차의 폭증과 자가운전제의 정착으로 자동차의 운전이 국민생활의 불가결한 기본요소로 되어 가고 있는 현실에 부응하여, 차의 운행과 관련한 보험제도를 도입하여 그 가입을 유도함으로써 교통사고로 인한 손해의 전보를 신속하고 확실하게 담보함과 아울러 교통사고를 일으킨 운전자에 대한 형사처벌을 면제하여 줌으로써 교통사고로 인한 번잡한 법적 분류와 부작용을 미리 없애는 한편 전과자의 양산을 막는 등 국민생활의 편익을 증진하고자 함에 그 목적이 있다.

한편 교통사고처리 특례법 제4조 제2항은 "제1항에서 '보험 또는 공제'란 교통사고의 경우 「보험업법」에 따른 보험회사나 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따른 공제조합 또는 공제사업자가 인가된 보험약관 또는 승인된 공제약관에 따라 피보험자와 피해자 간 또는 공제조합원과 피해자 간의 손해배상에 관한 합의 여부와 상관없이 피보험자나 공제조합원을 갈음하여 피해자의 치료비에 관하여는 통상비용의 전액을, 그 밖의 손해에 관하여는 보험약관이나 공제약관으로 정한 지급기준금액을 대통령령으로 정하는 바에 따라 우선 지급하되, 종국적으로는 확정판결이나 그 밖에 이에 준하는 집행권원상 피보험자 또는 공제조합원의 교통사고로 인한 손해배상금 전액을 보상하는 보험 또는 공제를 말한다.

"라고 규정하고 있다.

불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는 수리가 가능한 때에는 수리비, 수리가 불가능한 때에는 교환가치의 감소, 즉 사고 당시의 교환가액에서 폐차대금을 공제한 금액이 통상의 손해라 할 것이다(대법원 1982. 6. 22. 선고 81다8 판결, 대법원 1991. 7. 12. 선고 91다5150 판결, 대법원 1998. 3. 27. 선고 98다3016 판결 등 참조). 사고로 인하여 차량이 파손되었을 때 그 수리에 소요되는 비용이 차량의 교환가액을 현저하게 넘는 경우에는 일반적으로 경제적인 면에서 수리불능이라고 보아 사고 당시의 교환가액으로부터 고철대금을 뺀 나머지만을 손해배상으로 청구

할 수 있다.

다만 교환가격보다 높은 수리비를 지출하고도 차량을 수리하는 것이 사회통념에 비추어 시인될 수 있을 만한 사정이 있는 경우라면, 그 수리비 전액을 손해배상액으로 인정할 수 있다(대법원 1998. 5. 29. 선고 98다7735 판결 참조).

나. 이 사건의 경우

기록에 의하면, '자동차점검·정비 견적서'에 피해차량의 수리비가 합계 104,043,160원으로 기재되어 있는 사실을 인정할 수 있으나, 피해차량의 사고 당시 가액이 9,226만 원에 불과한 사실, 이후 피해차량의 보험사인 현대해상화재보험 주식회사는 위 차량을 5,400만 원에 매각한 사실, 보험개발원에서 피고인과 피해자의 과실비율을 6:4로 확정하였고, 이에 따라 피고인이 가입한 택시 공제조합이 현대해상화재보험 주식회사에 22,956,000원을 지급한 사실을 인정할 수 있다.

위 인정 사실을 앞서 본 관련 법령 및 법리에 비추어 보건대, 이 사건 교통사고로 인한 피해차량의 물적 손해액은 위 차량의 당시 교환가치 9,226만 원에서 그 매각대금인 5,400만 원을 제외한 3,826만 원으로 봄이 타당한데, 이는 피고인이 가입한 택시 공제조합의 대물한도인 5,000만 원의 이내이다.

또한, 달리 위 차량의 교환가격보다 높은 수리비를 지출하고도 차량을 수리하는 것이 시인될 만한 사정을 인정할 증거도 없다.

그러므로 원심판결이 이 사건 공소제기의 절차가 법률의 규정에 위반하여 무효인 경우에 해당한다고 보아 공소기각 판결을 한 것은 정당한 것으로 수긍이 가고, 거기에 검사가 지적하는 바와 같은 심리미진, 사실오인의 위법이 있다고 할 수 없다.

따라서 검사의 주장은 이유 없다.

3. 결론

그렇다면 검사의 항소는 이유 없으므로, 형사소송법 제364조 제4항에 의하여 이를 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

판사 허용구(재판장) 나혜선 김길호