

서울중앙지방법원

판 결

사 건 2014가단5094121 손해배상(기)

원 고 1. ~ 22.

원고들 소송대리인 법무법인 제승

담당변호사 장보운, 김진미

피 고 A화재보험 주식회사

소송대리인 법무법인 세양

담당변호사 성승락

변 론 종 결 2015. 6. 4.

판 결 선 고 2015. 8. 13.

주 문

1. 피고는 원고 1, 3 ~ 7, 9 ~ 16, 18 ~ 22에게 각 별지 "청구취지 및 인정금액표"의 '인정금액'란 기재 각 해당 돈 및 각 이에 대하여 2015. 5. 15.부터 2015. 8. 13.까지 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
2. 제1항 기재 원고들의 각 나머지 청구 및 원고 2, 8, 17의 각 청구를 기각한다.
3. 소송비용 중 원고 1, 3 ~ 7, 9 ~ 16, 18, 19, 21, 22과 피고 사이에 생긴 부분은 위

원고들이 15%, 피고가 85%를 각 부담하고, 원고 2, 8, 17, 20과 피고 사이에 생긴 부분은 위 원고들이 부담한다.

4. 제1항은 가집행할 수 있다.

청 구 취 지

피고는 원고들에게 별지 "청구취지 및 인정금액표"(이하 '별지 표')의 '청구취지금'란 기재 각 해당 돈 및 각 이에 대하여 이 사건 청구취지 및 청구원인변경신청서 송달 다음 날부터 다 갚는 날까지 연 20%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

가. 원고들은 아래 [사고내역표]의 '피해차량(차량 및 차량번호)'란 기재 각 해당차량의 소유자 또는 지분 소유자이다.

표 생략

나. 원고들 소유의 위 각 피해차량은 같은 표 '가해차량번호'란 기재 각 가해차량에 의해 '사고장소'란 기재 장소에서 '사고내용'란 기재와 같은 교통사고(이하 '이 사건 각 교통사고')를 당하여 각 해당 차량이 각 일부 손괴되는 피해를 입게 되었다.

다. 한편 피고는 위 각 가해차량에 관하여 그 소유자들과 자동차종합보험계약을 체결한 보험자로서 피해차량의 수리비 손해에 관하여 각 보험금을 지급하였다.

【인정근거】 다툼 없는 사실, 갑 제1 내지 22호증의 각 1 내지 3의 각 기재, 변론 전체의 취지

2. 원고들의 청구원인에 관한 주장 요지

원고들 소유의 각 피해차량은 이 사건 각 교통사고로 인하여 일응의 수리를 마친 후에도 교환가치가 하락하는 손해(이른바 '격락손해', 이하 편의상 경우에 따라 이 용어를 함께 사용하기로 한다.)를 입게 되었다. 또한 원고들은 각 피해차량의 교환가치 하락 손해액을 산정하기 위하여 차량기술사에게 감정평가를 의뢰하였는바, 위 감정비용 또한 위 교통사고로 인한 손해이다.

따라서 피고는 원고들에게 별지 표 '격락청구'란 기재 각 해당 교환가치 하락 손해금과 같은 표 '감정비청구'란 기재 감정비용 손해금의 합계인 '청구취지금'란 기재 돈 및 이에 대한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

3. 교환가치 하락 손해 주장에 관한 판단

가. 판단의 전제, 방향

1) 민법 제393조 제1항은 "채무불이행으로 인한 손해배상은 통상의 손해를 그 한도로 한다."고 규정하고 있고, 제2항은 "특별한 사정으로 인한 손해는 채무자가 이를 알았거나 알 수 있었을 때에 한하여 배상의 책임이 있다."고 규정하고 있으며, 위 규정은 민법 제763조에 의해 불법행위로 인한 손해배상에 준용되고 있다.

여기서 제393조 제1항의 통상손해는 특별한 사정이 없는 한 그 종류의 채무불이행이 있으면 사회일반의 거래관념 또는 사회일반의 경험칙에 비추어 통상 발생하는 것으

로 생각되는 범위의 손해를 말하고, 같은 제2항의 특별한 사정으로 인한 손해는 당사자들의 개별적, 구체적 사정에 따른 손해를 말한다(대법원 2014. 2. 27. 선고 2013다66904 판결).

2) 한편 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는 수리가 가능하면 그 수리비, 수리가 불가능하면 그 교환가치의 감소가 통상의 손해라는 것이 우리의 종래 견해이다(대법원 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결).

그런데 수리(修理)라 함은 사전적으로는 '고장나거나 허름한 곳을 손보아 고치는 것'을 뜻하는바, 구체적 사건에서 이러한 수리가 가능한지 여부는 대상 물건이 가지고 있는 기능 및 가치를 적정히 평가한 후 현재의 기술 수준으로 고장 전의 기능 및 가치를 완전히 회복시키는 것이 가능한지 여부를 사회통념에 따라 판정하여야 할 것이다. 만일 고장난 물건을 외형상 손보아 고쳤다고 하더라도 해당 물건이 가지고 있는 기능 및 가치의 일부를 회복하는데 그칠 수밖에 없다면 이를 '수리가 가능한 것'으로 평가하기 어렵다.

3) 자동차는 최신의 기계, 전자, 전기 기술 등이 복합적으로 집약되고 여기에 독자적인 디자인 가치까지 더해진 고도 수준의 장치로서 수만 개의 부품이 기능적으로 조립된 구조의 복잡성으로 인해 그 정비에도 고도의 기술을 필요로 하는데, 일체 구조로 된 차체의 주요 골격부가 충격을 받아 변형이 발생한 경우에는 그 강도(強度)나 내구성을 사고 전과 같은 정도로 회복시키는 것은 아래에서 보는 바와 같이 사실상 불가능한 것으로 평가된다.

현재 우리나라 정비공장에서 이루어지고 있는 차량 정비 실무를 보면, 손상된 차량 골격부를 교정하기 위하여 주로 판금, 산소 용접 등의 작업을 하게 되는데, 이들 작업

은 차량의 최초 제작 방식과는 다른 원리를 사용하는 것으로서 이러한 작업을 한 차량의 경우 그와 같은 작업을 하지 않은 무사고차량의 동일 부위에 비하여 강도와 내구성, 부식 가능성 측면에서 훨씬 열등한 상태에 놓이게 된다(그렇다고 차량을 최초 제작할 때와 같은 방식으로 수리를 한다면 그 비용은 현재의 수리비와 비교가 되지 않을 것이다.). 또한 차량의 주요 골격부가 변형이 발생할 정도로 큰 충격을 받았다면 수많은 부품의 결합으로 이루어진 차량의 나머지 기계, 전자, 전기 장치 또한 그 조립 구조에 일정한 변형이 발생하였을 가능성이 있어 당장 고장이 발생하지는 않더라도 숨은 하자가 잠재되어 있거나 전반적인 내구성 하락이 일어날 가능성이 무사고차량에 비하여 클 수밖에 없다.

한편 승용 자동차의 경우 오늘날 단순한 운송기계에 머무르지 않고 현대인의 중요한 편의품 중 하나로 자리매김하고 있으며 가격이 비교적 비싼 까닭에 그 재산적 가치 내지 교환가치도 매우 중시되는 실정인바(신차를 구입하여 폐차할 때까지 그대로 사용하는 경우보다 도중에 중고차로 처분하는 경우가 더 많다.), 이러한 측면에서 볼 때 특히 차량(車齡)이 적은 신차의 경우 '외관의 완전무결성' 또한 자동차의 가치를 평가하는 무시하지 못할 요소가 되나, 사고차량의 경우 최초 제작시처럼 차량 전체를 전착도장(電着塗裝)하지 않는 이상 사고 이전의 외관을 완전히 회복하는 것은 불가능하다고 한다.

4) 우리나라에는 다양한 형태의 전문적인 중고차 시장이 형성되어 있고, 중고차 거래의 대부분이 이러한 중고차 시장에서 전문 거래상에 의해 이루어지고 있다. 이 경우 중고차 거래상은 보험개발원의 '사고이력조회'를 통하여 사고 유무와 정비 규모를 파악하는 한편 전문가인 상태점검기록원으로 하여금 자동차성능·상태점검기록부를 작성하

도록 하여 이를 소비자에게 고지하고 있는바, 현재 중고차 시장에서 사고 차량의 경우 사고 및 수리 규모에 따라 10~30% 정도 감액된 금액으로 거래가 이루어지는 실정은 바로 위에서 본 여러 사정이 사회적 통념으로 굳어진 결과라고 할 수 있다(피고와 같은 보험사가 나름의 기준을 정하여 일부 격락손해를 배상하고 있는 것도 크게 보면 이러한 현실을 반영하고 있는 것이다.).

5) 그렇다면 충돌 사고로 자동차가 일정 수준 이상으로 훼손된 경우 정비를 통해 종래의 외형을 일응 복구하고 운송장치로서의 기능에 별다른 문제가 없는 상태가 되어 현재의 기술 수준상 더 이상의 조치를 취할 수 없게 되었다 하더라도, 이러한 점만으로 곧바로 위 자동차가 사회통념상 사고 전의 기능 및 가치를 완전히 회복하는 상태로 고쳐졌다고 평가할 수는 없다고 할 것이다(자동차가 가진 기능 및 가치 중 일부를 회복하는데 그쳤다고 보아야 한다.).

나. 이 사건 각 피해차량에 관하여

앞서 든 부합증거들에 갑 제23호증의 1, 2의 각 기재, 감정인 윤대권의 차량감정결과 및 변론 전체의 취지를 종합하면, 이 사건 피해차량들은 이 사건 각 교통사고로 인하여 차량의 주요 골격부분(백도어리드, 사이드멤버, 리어펜더, 프론트펜더, 휠하우스, 필러, 트렁크플로어 등)이 손괴되었고, 이를 교정하기 위하여 판금, 교체, 용접, 도장 등의 작업이 이루어진 사실, 그런데 위 손괴 내지 교정 부분은 앞서 가.항에서 본 바와 같은 이유로 중고차 시장에서 감액된 금액으로 시세가 형성되는 데에 큰 영향을 미치는 부분인 사실을 인정할 수 있고 반증이 없는바, 위 인정사실을 앞서 가.항 내용에 비추어 보면 특별한 사정이 없는 한 이 사건 각 피해차량의 소유자인 원고들은 이 사건

각 교통사고로 인해 해당 자동차의 교환가치가 하락하는 손해를 입게 되었다고 할 것이고, 설령 현재의 기술 수준으로 각 피해차량에 대한 정비를 마쳤고 그 결과 운송장치로서의 기능에 일응 지장이 없게 되었다고 할지라도 달리 볼 것이 아니다.

다. 감정인의 감정결과에 관하여

감정인의 감정결과는 그 감정 방법 등이 경험칙에 반하거나 합리성이 없는 등의 현저한 잘못이 없는 한 이를 존중하여야 한다(대법원 2014. 12. 11. 선고 2013다92866 판결).

위 차량감정결과에 의하면 감정인 윤대권은 사단법인 한국기술사회, 사단법인 대한기술사회에서 2013년경 작성한 「차량의 가치평가에 관한 기준」(이하 '가치평가기준')을 토대로 이 사건 각 피해차량의 교환가치 하락 손해금을 산정하였는데, 위 가치평가기준은 중고차시장의 거래실태를 조사하여 얻은 차량 수리 부분 및 범위와 이에 따른 감가율에 관한 통계자료를 바탕으로 아래의 평가 모형을 수립한 것이고, 구체적인 가치평가 과정은 ㉠ 차량기초자료 조사 → ㉡ 손상분석 및 수리상태 진단 → ㉢ 표준가격 조사 및 평가 → ㉣ 표준수리비 조사 및 평가 → ㉤ 수리 내용에 따른 감가보정계수 설정 → ㉥ 가치평가 결과의 도출 절차로 진행되는 사실을 인정할 수 있다.

○ $\sum A_v = (R_{cost} \cdot V_{st})^{\frac{1}{2}} \cdot e$	A_v : 감소된 가치하락 평가액
	R_{cost} : 차량의 표준수리비
	V_{st} : 차량의 표준가격
	e : 감가보정계수

이에 따라 실행한 위 감정결과를 살펴보면 그 감정 방법이 경험칙에 반하거나 합리성이 없는 등 현저한 잘못이 있다고 보이지 않고, 오히려 나름의 합리성을 가지고 있

다고 보이며, 그밖에 달리 이에 관한 별도의 합리적인 평가 방법이 있다고 볼 자료도 없다.

그리고 갑 제3호증의 3의 기재에 변론 전체의 취지를 보태어 보면, 원고 유삼 소유의 위 [사고내역표] 순번 3번 피해차량이 사고 약 20일 후인 2013. 12. 19. 2,700만 원에 매각된 사실을 인정할 수 있는데(매수인은 전문 거래상인 것으로 보인다.), 아래 라.항에서 보는 바와 같이 감정인은 위 감정 방식에 따라 해당 차량의 사고 후 가치를 2,809만 원(= 표준가격 3,352만 원 - 격락손해(감정금액) 543만 원)으로 산출하여 오히려 실제 거래 가액보다 그 가치를 높게 평가하였으므로, 위 감정이 피해차량의 교환가치 하락 손해를 과장하고 있다고 보기도 어렵다(비록 표본이 적은 한계는 있으나 위 감정결과의 합리성을 어느 정도 검증하는 효과는 있다고 판단된다.).

따라서 감정인의 감정 방법 및 결과를 탄핵하는 피고의 주장은 받아들일 수 없고, 아래 라.항에서는 위 감정결과를 바탕으로 각 피해차량에 대한 교환가치 하락 손해의 인정 여부를 구체적으로 살펴보기로 한다.

라. 각 피해차량별 판단

1) 위에서 각 인정한 부합증거들에 변론 전체의 취지를 보태어 보면, 각 피해차량의 사고 발생 전 평가가액이 별지 표 '표준가격'란 기재와 같고, 사고 부위 및 범위에 따른 적정한 수리비 평가액은 같이 '표준수리비'란 기재와 같으며, 앞서의 평가 모형을 적용한 교환가치 하락 평가액이 '감정금액'란 기재와 같은 사실을 인정할 수 있고 반증이 없다.

한편 각 차량 등록시부터 사고시까지의 기간은 '차령'란 기재와 같고, 각 사고 당시

의 주행거리는 '주행'란 기재와 같다. 다만 순번 2, 3, 9, 20번 차량의 경우 기록상 사고 당시의 주행거리가 나타나 있지 않아 연간 2만km를 기준으로 한 추정 주행거리를 각 표시하였다('〈 >'로 표시).

2) 원고 (순번 1번, 4번, 6번, 7번, 13번, 14번, 15번, 16번, 19번, 21번)의 경우 위 '감정금액'란 기재 금액을 그대로 교환가치 하락 손해액으로 인정한다.

이에 대하여 피고는 위 원고들 중 원고 (일부) 소유 차량은 다른 교통사고로 인한 수리 이력이 있으므로 위 감정금액을 이 사건 교통사고에 의한 교환가치 하락 손해액으로 인정하면 안된다고 주장한다.

우선 원고 *** 소유 차량(순번 4번)은 피고가 주장 자체로 그 수리 이력이 이 사건 교통사고 발생 후의 사고에 의한 것임을 알 수 있으므로 위 주장을 받아들일 수 없다. 다음으로 원고 (일부) 소유 차량(순번 1번, 14번, 16번)에 관하여 보건대, 을 제7호증의 1, 13, 15의 각 기재에 의하면 피고가 주장하는 수리 이력 사실은 인정된다. 그러나 앞서 본 바와 같이 중고차 시세에 영향을 미치는 수리는 차량의 주요 골격부에 관한 수리이고, 한편 이 법원의 감정인 윤대권에 대한 사실조회 회보결과에 변론 전체의 취지를 보태어 보면 대체로 수리비 100만 원 이하의 경미한 수리의 경우 주요 골격부에 관한 수리일 가능성이 낮고 그 시세 하락 평가에 영향은 미미한 사실을 인정할 수 있는 바, 피고가 제시하고 있는 위 증거들에 의하면 위 원고들의 수리 이력은 중고차 시세에 영향을 미친다고 볼 수 없는 경미한 수리로서 그 회수도 각 1~2회에 그치고 있는 사실을 인정할 수 있으므로, 결국 피고의 위 주장도 받아들이지 않는다.

피고는 또한 원고 ***에 대하여 해당 교통사고 발생에 관하여 과실이 있다고 주장하나, 그 주장이 구체적이지 않고 이를 인정할 증거도 없으므로 받아들이지 않는다.

3) 원고 2 소유 차량(순번 2번)의 경우 표준가격이 표준수리비를 초과한다. 그런데 사고 당시의 피해차량의 수리비용이 사고 전 교환가격을 웃도는 경우 특별한 사정이 없는 한 이는 경제적인 면에서 수리불능으로 보아 사고 당시의 교환가격으로부터 잔존물 가액을 뺀 나머지만을 손해배상으로 청구할 수 있을 뿐이고 이렇게 보아야만 손해배상제도의 이상인 공평의 관념에 합치되는 것이므로(대법원 1990. 8. 14. 선고 90다카 7569 판결), 위 원고의 경우 교환가치 하락 손해를 인정할 수 없다.

원고 (일부) (순번 9번, 10번, 18번)의 경우도 해당 차량의 감정금액이 표준가격에서 표준수리비를 뺀 금액을 초과하므로 위와 같은 이유에서 감정금액 전부를 손해액으로 인정할 수 없고, 공평의 관념상 표준가격에서 표준수리비를 뺀 금액만을 손해액으로 인정한다(즉 표준수리비와 격락손해의 합계는 표준가격을 초과할 수 없다.).

한편 원고 (일부) 소유 차량의 수리 이력과 관련한 피고의 주장은 위 2)항과 같은 이유로 받아들이지 않는다. 나아가 피고는 원고 주***에 대하여 해당 교통사고 발생에 관하여 과실이 있다고 주장하나, 그 주장이 구체적이지 않고 이를 인정할 증거도 없으므로 받아들이지 않는다.

4) 원고 (일부) (순번 3번, 5번, 12번)의 경우 피고가 이미 일부 격락손해금(각 1,996,000원, 544,200원, 960,000원)을 각 지급한 사실은 당사자 사이에 다툼이 없고 원고들 스스로도 위 지급금액을 뺀 금액을 손해로서 청구하고 있으므로, 위 감정금액에서 일부 지급금을 뺀 금액만을 손해로 인정한다. 한편 원고 ***의 경우 앞서 본 바와 같이 해당 피해차량의 지분 소유권자에 불과하나, 변론 전체의 취지에 의하면 위 원고가 이 사건 소송 계속 중 다른 지분 소유권자인 소외 ***로부터 교환가치 하락 손해에 관한 채권을 양도받았고 위 양도인이 위 채권양도 사실을 피고에게 통지한 사실

을 인정할 수 있으므로, 위 원고는 위 손해액 전액을 피고에 대하여 청구할 수 있다.

5) 원고 **의 경우 피해차량(순번 8번)의 차령이 3년 9월에 이르고 주행거리가 7만 km를 상회하는 사실은 위에서 본 바와 같고, 을 제7호증의 7의 기재에 의하면 위 차량은 이 사건 교통사고 이전에 사고에 의한 수리 이력이 5회에 이르고 그 중 2회는 수리비가 100만 원을 넘는 가법지 않은 사고였던 사실을 인정할 수 있는바, 위에서 인정한 차령, 주행거리, 수리 이력을 종합하면 앞서 인정한 사실만으로는 위 차량에 관하여 이 사건 교통사고로 추가적인 교환가치 하락 손해가 있었다고 보기 부족하고 달리 이를 인정할 만한 증거가 없다.

원고 ***의 소유 차량(순번 17번) 또한 차령(6년)과 주행거리(112,161km)가 적지 않고, 을 제7호증의 13, 16의 각 기재에 의할 때 비록 수리비 100만 원을 넘지 않는 수리이기는 하나 수리 이력도 2회 있는 사실을 인정할 수 있는바, 위 각 사실을 모아볼 때 위 각 차량 또한 이 사건 교통사고로 추가적인 교환가치 하락 손해가 있었다고 보기 부족하다.

따라서 원고 ***, ***에 대하여는 교환가치 하락 손해를 인정하지 않기로 한다.

6) 원고 *** (순번 11번)의 경우 을 제7호증의 10의 기재에 의하면 사고에 의한 수리 이력이 2회 있고, 그 중 1회는 수리비 100만 원을 넘는 가법지 않은 사고인 사실을 인정할 수 있는바, 이를 감안하여 감정금액 중 10%를 공제함이 타당하다.

또한 위 원고와 원고 *** (순번 22번)의 경우 해당 교통사고 발생에 각 10%, 20%의 과실이 있는 사실이 당사자 사이에 다툼이 없고, 위 원고들 스스로도 각 감정결과에 위 과실비율을 반영한 금액만을 청구하고 있으므로 이에 따르기로 한다(결국 원고 임경택의 경우 두 번에 걸쳐 각 10%씩 감액하는 셈이 된다.).

7) 원고 *** (순번 20번)의 경우 앞서 본 바와 같이 해당 피해차량의 1% 지분 소유자에 불과하므로 감정금액의 1%인 8,500원을 손해로 인정한다.

8) 결국 피고는 원고 1, 3 ~ 7, 9 ~ 16, 18 ~ 22에게 각 별지 표 '인정금액'란 기재 각 해당 격락손해금 및 각 이에 대하여 위 원고들이 구하는 바에 따라 이 사건 청구취지 및 청구원인변경신청서 송달 다음날인 2015. 5. 15.부터 피고가 이행의무의 범위에 관하여 항쟁함이 상당하다고 인정되는 이 판결 선고일인 2015. 8. 13.까지 민법에 정해진 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지 소송촉진 등에 관한 특례법에 정해진 연 20%의 각 비율로 계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있으므로, 이에 관한 위 원고들의 주장은 위 인정범위 내에서 이유 있고, 한편 원고 2, 8, 17의 각 주장은 이유 없다.

4. 감정비용 손해 주장에 관한 판단

갑 제1 내지 22호증의 각 4, 5의 각 기재에 의하면 원고들이 그 주장과 같은 감정평가를 의뢰하여 해당 감정기관으로부터 별지 표 '감정비청구'란 기재 금액을 감정비로서 청구받은 사실은 인정할 수 있다.

그러나 위 비용을 이 사건 각 교통사고와 상당인과관계가 있는 손해로 볼 수 없으므로, 이에 관한 원고들의 주장은 더 검토할 필요 없이 이유 없다.

5. 결론

그렇다면 원고 1, 3 ~ 7, 9 ~ 16, 18 ~ 22의 각 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 각 일부 인용하고 나머지는 각 기각하며, 원고 2, 8, 17의 각 청구는 이유 없으므로 이를 각 기각하기로 한다(원고 20과 피고 사이에 발생한 소송비용은 위 원고

의 청구가 극히 일부만 인정되는 셈이므로 위 원고가 부담하는 것으로 정한다.).

판사 윤상도

청구취지 및 금액인정표 생략