

판례를 통해 본 자동차사고와 자동차시세하락손해(감가손해)에 대한 고찰

조 규 성* · 김 명 규**

<차례> _____

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| I. 들어가는 글 | V. ‘감가손해’의 ‘통상손해’ 인정에 대한 타당성을 중심으로 |
| II. 최근 대법원 판결의 내용 | VI. ‘감가손해’ 산정기준에 대한 개선방안 |
| III. ‘감가손해’와 관련된 약관 규정 및 판례의 경향 | VII. 맺는 글 |
| IV. ‘감가손해’ 인정과 관련된 주요 쟁점 | |
-

주제어: 자동차사고, 감가손해, 손해배상, 통상손해, 특별손해, 수리비용, 자동차보험약관, 교환가치

<국문초록> 최근 대법원에서 차량사고로 인한 ‘감가손해’의 인정 여부와 관련해 ‘통상손해’로 인정하는 취지의 판결이 소부(小部)를 달리해서 모두 3건이 선고된바 있다. 각 판결들의 원심에서는 “수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 있다거나 수리비 외에 교환가치 하락으로 인한 손해가 있음을 인정할 증거가 없다”는 취지로, 또 “교환가치 하락이 경험칙상 예견할 수 있는 ‘통상손해’로 볼 수 없고 가해자가 이러한 ‘특별손해’의 발생을 알았거나 알 수 있었음을 인정할 증거가 없다”는 취지로 ‘감가손해’ 청구를 배척한 원심들에 대해 전부 파기환송하였다. 사실 우리나라에서는 그 동안 ‘감가손해’에 관하여 학계에서는 별다른 논의가 이루어지지 못하고, 주로 재판실무상의 문제로 인식되어 왔을 뿐인데 이번 대법원 판결을 계기로 활발한 논의가 이어지길 기대한다. 요즘은 중고차시장이 활성화되어 있어 자동차의 경우 이를 내구연한까지 계속 사용하기 보다는 상당기간 사용한 후 개인적 필요성 및 시세의 변동에 따라 수시로 매각 교환하는 것이 일반적이라 할 수 있음에도 이러한 사회현상을 외면하고 감소된 교환가치의 배상을 부정하는 것은 피해자의 경제 및 수익상태를 피해를 입기 전의 상태로 회복시키고, 손해의 공평, 타당한 부담을 피하는 손해배상제도의 이념 및 목적에 반한다고 할 수 있다. 결론적으로 자동차가 일부 파손되는 사고를 당한 경우 오늘날의 거

* 주저자 : 협성대학교 금융보험학과 교수

** 교신저자 : 목원대학교 금융보험부동산학과 교수

- 논문접수일(2017.11.28), 심사개시일(2017.12.23), 게재확정일(2017.12.27)

래현실에 비추어 볼 때 수리공정을 통하여 사고전과 동일한 성능 및 외관을 갖추도록 원상 회복되는 것을 기대하기는 어렵다고 할 수 있고, 따라서 이러한 수리후의 가격하락, 즉 '감가손해'는 자동차 사고와 상당인과관계 있는 '통상손해'로 보는 것이 보다 타당하다고 여겨진다. 특히 '감가손해'를 산정하는 방법으로는 원칙적으로 당해 차량에 대한 '사고 직전의 교환가격'과 '수리후의 교환가격'의 차이로 인정하는 것이 타당하다고 생각되고, 보충적으로 수리비용의 일정 비율을 '감가손해'로 산정하는 방안을 제안하였다. 이를 위해 보험회사 또한 자동차보험표준약관에서 정하고 있는 '감가손해' 인정기준을 손해배상 현실에 맞게끔 상향 조정해서 국민들의 법 감정에 부합할 수 있도록 노력하여야 할 것이다.

I. 들어가는 글

자동차는 수 만개의 부품으로 이루어진 조립체인 탓에 사고가 발생한 경우 부품의 상호 유기적 관련성 때문에 수리를 하더라도 사고 전 상태로의 완전한 원상복구가 가능한지 여부에 대해서는 의문이 있을 수 있다. 또한 자동차는 크든 작든 사고 전력이 있으면 중고차 시장에서 제 값을 받기 어려운 것이 현실이고 이와 관련해서 그동안 법원에서는 사고로 인한 차량의 '중고차 시세하락분(감가손해)'¹⁾을 '통상손해'로 볼 것인지 '특별손해'로 볼 것인지 여부를 놓고 판결이 엇갈리고 있었다.²⁾

자동차보험 표준약관에서는 일정한 조건을 충족할 경우에 한해 '자동차시세하락손해'라는 항목으로 보험금을 지급하고 있지만 그 범위가 지나치게 협소해 최근에는 교통사고 피해차량의 차주들이 '자동차진단평가사'³⁾가 작성한 '사고차 진

1) 가격하락으로 인한 손해를 '자동차시세하락손해', '감가손해' 또는 '격락손해' 등 여러 가지 용어로 불리고 있고, 일본에서는 이를 評價損, 價格減少, 價格落ち, 格落ち損 또는 格落ち이라고 부르고 있다. 川井 健/小川 昭二郎/伊藤 文夫/宮原 守男, 「新版 注解 交通損害賠償法2」, 青林書院(東京), 1996, 105面; 田上富信, “車兩損害の賠償をめぐる諸問題(下)-西ドイツおよびオーストリアの法狀況と對比して-”, 判例評論 338号, 判例時報社, 1987, 174-175面; 小林和明, “車兩損害”, 「裁判實務大系8-民事交通・労働災害訴訟法」, 青林書院(東京), 1985, 242面 각 참조. 이하에서는 '감가손해'라는 이름으로 통일해서 사용하고자 한다.

2) 이는 '감가손해'를 '통상손해'로 보게 되면 상대 차량의 보험회사로부터 보상을 받을 수 있지만, '특별손해'로 보면 가해차량의 운전자가 사고 당시 피해차량에 감가손해가 발생할 것을 예견 가능했다는 점이 증명되어야만 보상을 받을 수 있어 큰 차이가 발생하기 때문이다.

3) 자격기본법 제17조 및 제19조, 동 시행령 제23조에 의해 2010년부터 국가 외의 법인이 관리·운영하는 민간자격으로서 (사)한국자동차진단보증협회가 국토해양부장관의 공인을 받아 운영하고 있는 자격증이다. 동 자격제도의 목적에 대해 위 협회의 홈페이지에서는 “중고자동차의 객관적이고 정확한

단 평가서⁴⁾를 법원에 증거자료로 제출해 교환가치 감소로 인한 손해액을 청구하는 사례가 급증하면서 ‘감가손해’를 둘러싼 분쟁이 늘어나고 있다. 하지만 ‘감가손해’의 인정과 관련해서는 아직까지 법률적인 손해의 성격이나 인정범위, 평가방법 등이 불명확함으로 인해 논란의 여지가 많아 판례의 입장도 통일되어 있지 않은 상황이다.

우리 대법원은 ‘91다28719 판결’이 나오기 이전까지는 ‘감가손해’에 대해 일관되게 부정적인 입장을 취하다가 위 판결에 의해 ‘감가손해’에 대한 인정기준을 제시하면서 ‘통상손해’로의 인정가능성을 열어두었지만, 그 이후에도 ‘감가손해’를 인정하는 판결과 부정하는 판결이 혼재해 왔다. 이 때문에 하급심의 판결 역시 확정된 기준을 마련하지 못한 채 혼선이 많았지만 주류적 입장은 “차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있음을 인정하기 어려운 이상 차량의 교환가치 감소가 경험칙상 예견할 수 있는 ‘통상손해’라고는 볼 수 없다”는 이유를 들어 ‘감가손해’의 청구를 배척해 왔었다.

하지만 최근 대법원에서는 소부(小部)를 달리하는 3건의 판결을 통해 ‘감가손해’를 ‘통상손해’로 인정하는 취지의 판결을 선고한바 있다. 아래에서는 3건의 대법원 판결내용을 살펴본 후에 그동안 ‘감가손해’와 관련된 우리 법원의 입장(판결 경향)과 일본의 입장을 검토하면서 ‘감가손해’ 인정과 관련된 합리적인 해결 방법을 제시해 보고자 한다.

II. 최근 대법원 판결의 내용

1. 대법원 2017. 5. 17. 선고 2016다248806 판결

(1) 사실관계

가해차량인 덤프트럭이 중앙선을 침범해서 마주오던 피해차량(관광버스)을 충

가격을 산출하기 위한 중고자동차 진단평가기준과 방법을 연구, 제시하고 중고자동차의 유통구조를 건전하게 변화시켜 소비자의 권익을 보호하고 자동차산업을 발전시키는데 기여하는 것”으로 규정하고 있다.(https://www.kaiwa.org/menu03/sub_menu03_01.asp, 2017. 12. 23.자 검색)

4) 자동차진단평가사가 소송을 제기하기 전에 당사자로부터 의뢰를 받아 일정 보수를 받고 작성하여 주는 감가손해에 관한 평가서로 일종의 사실감정서라 할 수 있다.

격한 사고로 피해차량은 사고 당시 경과연수가 2년 2개월이 채 되지 않은 출고 가액 131,145,455원 상당의 차량이었다. 동 사고로 인한 수리비는 위 가액의 40%를 초과하는 56,836,780원이 소요되었고, 가해차량이 가입한 보험회사는 약관규정에 따라 출고 후 2년이 경과된 차량이기 때문에 '감가손해'를 인정하지 않자 피해차량의 소유자가 보험회사를 상대로 '감가손해'를 청구하는 손해배상소송을 제기한 사안이다.

제1심은 비록 자동차보험 약관상 출고 후 2년 이내의 차량에 대해 그 수리비용이 사고 직전 자동차가액의 20%를 초과한 경우에만 자동차시세하락손해를 인정한다는 제한이 있지만, 2년이 초과한 경우에도 교환가치감소가 인정되지 않는다고 볼 합리적 근거가 없는 점과 중고시세의 차액을 그대로 교환가치 감소액으로 인정하기는 어렵지만 적어도 교환가치 감소의 존재여부를 추인하는 지표의 하나로는 볼 수 있다는 점을 들어 피해차량에 대해 교환가치의 감소를 인정하면서 피고들⁵⁾ 그와 같은 사정에 대한 예견가능성이 있었다고 보아 약관규정을 준용해서 수리비용의 10% 상당액인 500만원⁶⁾을 감가손해로 인정하였다.

원피고 쌍방이 항소하였고 항소심에서는 피해차량이 수리 후 정상적으로 사용 중인 이상 위 차량이 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 있다거나, 당연히 교환가치가 감소된다고 할 수 없다고 할 것이므로 수리비 이외에 교환가치 하락으로 인한 손해가 있음을 인정할 증거가 없다고 판단해 원고의 감가손해 청구를 배척하였다.

(2) 판결내용

대법원은 “자동차의 주요 골격 부위가 파손되는 등의 사유로 중대한 손상이 있는 사고가 발생한 경우에는 기술적으로 가능한 수리를 마치더라도 특별한 사정이 없는 한 원상회복이 안 되는 수리 불가능한 부분이 남는다고 보는 것이 경험칙에 부합하고, 그로 인한 자동차 가격 하락의 손해는 통상의 손해에 해당한다고 보아야 한다.”고 판시하였다.⁷⁾ 즉 피해차량의 연식과 파손 부위 및 정도, 수

5) 동 소송에서는 가해운전자와 가해차량이 가입한 자동차보험회사이다.

6) 해당 약관에는 출고 후 1년 초과 2년 이하의 자동차는 수리비용의 10%를 감가손해로 지급하도록 규정하고 있어 이에 의할 경우 수리비용 56,836,780원 × 10% = 5,683,678원이 시세하락손해가 된다.

7) 나아가 이 경우 것처럼 잠재적 장애가 남는 정도의 중대한 손상이 있는 사고에 해당하는지 여부는

리에 소요된 비용의 액수 등을 고려할 때 위 사고로 물리적·기술적인 수리는 가능할지 몰라도 완벽하게 원상복구를 하는 것은 불가능할 정도로 중대한 손상을 입었다고 볼 여지가 있고, 이러한 복구불능의 손상으로 말미암아 교환가치 감소의 손해가 발생하였다면 이는 통상의 손해에 포함된다고 할 것인데도 원심의 판단에는 자동차의 교환가치 하락 및 손해배상의 범위 등에 관한 법리를 오해하여 필요한 심리를 다하지 않은 위법이 있다고 판단해 파기환송하였다.⁸⁾

2. 대법원 2017. 6. 15. 선고 2016다267036 판결

(1) 사실관계

총 22명의 피해차량 소유자들이 ‘자동차감정평가사’를 통해 발급받은 ‘감가손해’가 있다는 취지의 ‘사고차 진단평가사’를 근거로 가해차량들이 가입한 보험회사를 상대로 손해배상청구 소송을 제기한 사안으로 제1심은 위 감정인의 감정결과가 그 감정방법에 있어 경험칙에 반하거나 합리성이 없는 등 현저한 잘못이 있다고 보이지 않고, 오히려 나름의 합리성을 가지고 있고, 그밖에 차량가치하락에 대한 별도의 합리적인 평가방법이 있다고 볼 자료도 없으므로 감정결과를 존중해 ‘감가손해’를 인정하였다.

피고 보험회사가 항소하였고 항소심에서는 “원고들 차량을 직접 수리한 수리업체(주로 대형 정비사업소임)에 대한 사실조회를 통해 수리과정에서의 용접작업 및 그라인더 작업이 차체의 강도에 큰 영향을 미치지 않고, 각 피해차량의 수리 완료 후에는 수리가 불가능한 부분이 남아 있지 않다는 취지의 회신을 받았고, 또 차체골격부위가 손상된 사고차량에 대해서도 사고 전보다 낮은 중고차 시세

사고의 경위 및 정도, 파손 부위 및 경중, 수리방법, 자동차의 연식 및 주행거리, 사고 당시 자동차 가액에서 수리비가 차지하는 비율, 중고자동차 성능상태점검기록부에 사고 이력으로 기재할 대상이 되는 정도의 수리가 있었는지 여부 등의 사정을 종합적으로 고려하여, 사회일반의 거래관념과 경험칙에 따라 객관적 합리적으로 판단하여야 하고, 이는 중대한 손상이라고 주장하는 당사자가 주장증명하여야 한다고 판시하고 있다.

- 8) 구체적으로 대법원은 피해차량이 2012. 6. 1. 신차등록이 된 후 약 2년 정도 경과한 후에 위 사고가 발생하였고, 사고 당시 피해차량의 시세는 약 145,000,000원 정도였던 사실과 위 사고로 좌우 프론트 휠더, 루프패널, 좌우 프론트 사이드멤버 등이 심하게 파손되어, 수리 후 시운전 결과 기존 부품에 하자가 생겨 원고가 새로 부품을 발주하여 수리하였고, 그 수리비로 22,000,000원이 지급된 사실과 위 사고로 인한 사고이력이 중고자동차 성능상태점검기록부의 기재 대상에도 해당된다는 사실 등을 특별히 적시하고 있다.

가 형성된다는 중고차시장의 관행이 있다고 해도 이와 같은 사정만으로 수리 후 일부 수리불가능한 부분이 남아 있다고 단정할 수도 없다는 이유를 들어 원고들 소유의 각 피해차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있음을 인정하기 어려운 이상 교환가치 하락이 경험칙상 예견할 수 있는 ‘통상손해’라고도 볼 수 없다”고 판단해 ‘감가손해’ 청구를 배척하였다.⁹⁾

(2) 판결내용

대법원은 “원고들 차량의 연식과 파손부위 및 정도 수리에 소요된 비용의 액수 등을 고려할 때 각 교통사고로 물리적, 기술적인 수리는 가능할지 몰라도 완벽하게 원상복구를 하는 것은 불가능할 정도로 중대한 손상을 입었다고 볼 여지도 있고 이러한 복구불능의 손상으로 말미암아 교환가치 감소의 손해가 발생했다면 이는 통상의 손해에 포함된다.”라고 판단해 파기환송하였다.

3. 대법원 2017. 6. 29. 선고 2016다24197 판결

(1) 사실관계

교차로에서 가해차량(덤프트럭)이 피해차량(덤프트럭)의 조수석 적재함 및 연료통 옆부분을 충격하는 사고를 야기해 피해차량의 수리비용으로 18,970,000원이 소요되었고, 피해차량의 소유자는 감정인의 감정결과를 토대로 교환가치 감소액 1,500만원을 구하는 소송을 제기한 사안이다. 제1심은 “감정인의 감정결과는 수리가 불가능한 외관의 손상이나 수리흔적 나아가 기능상 장애를 기초로 하여 교환가치의 하락을 산정한 것이 아니라 수리이력이 남아 있는 차량에 대한 심리적 경향 또는 일반적인 거래관행을 추측하여 산정한 것이므로 이는 ‘특별손해’에 해

9) 이외에도 제1심 법원 감정인의 감정축타결과에 의하면 원고들 소유의 각 피해차량의 수리부분의 도장색이나 도막의 차이, 미세진동, 소음, 재질의 노후화와 함께 강도저하 등이 발생할 수 있다는 것을 전제로 수리한 부분에 대하여 점수를 산출하여 교환가치가 감소한다고 기재하고 있지만 이와 같은 내용은 모두 교통사고 이력이 있는 차량이 갖는 단점 또는 발생할 수 있는 문제점이고, 판금, 용접 공정 및 보수도장 등에 따른 차량의 내구성, 내식성 등의 감소가능성, 수리이력이 남아 있는 차량에 대한 심리적 이유에서 오는 추상적인 교환가치의 감소에 관한 일반적, 이론적인 설명에 불과할 뿐이므로 수리 후에도 각 피해차량에 구체적으로 수리불가능한 부분이 남아 있는지, 있다면 어떤 부분인지에 관한 구체적 설명 내지 근거는 제시되어 있지 않다고 실시하면서 감정결과를 배척하고 있다.

당할 가능성은 있을지언정 '통상손해'에 해당한다고 볼 수 없는 것인바, 가해자가 이러한 '특별손해'의 발생을 알았거나 알 수 있었음에 대한 아무런 증거나 자료가 없다"고 판단해 원고의 '감가손해'에 대한 청구를 배척하였다. 이에 원고가 항소하였지만 항소가 기각되었다.

(2) 판결내용

대법원은 “피해차량에 수리 후에도 기능상의 장애가 남아 있는지 여부 및 손상부위들이 자동차의 주요 골격에 해당하는지 여부를 살피고, 아울러 사고의 경위 및 정도, 파손부위 및 경중, 수리방법, 자동차의 연식 및 주행거리, 사고당시 자동차가액에서 수리비가 차지하는 비율 등의 여러 사정을 종합적으로 고려해서 이 사고로 인해 잠재적 장애가 남는 정도의 중대한 손상이 있는지 여부를 사회일반의 거래관념과 경험칙에 따라 객관적, 합리적으로 판단함으로써 원상회복이 안 되는 수리 불가능한 부분이 남아 자동차 가격이 하락하는 손해가 발생하였는지를 가렸어야 했는데 원심은 이러한 사정들에 대해 충분히 살펴보지 아니한 채 수리가능성을 주된 이유로 들어 교환가치 감소로 인한 손해배상청구를 배척한 것은 법리오해 및 심리미진이 있었다.”고 판단해 파기환송하였다.¹⁰⁾

Ⅲ. '감가손해'와 관련된 약관 규정 및 판례의 경향

1. 약관규정

자동차보험 약관에서 '감가손해'를 인정하기 시작한 것은 2001년 8월 1일부터 약관에 포함되면서 부터이고, 이후 2006년 4월 1일자로 약관의 개정을 통해 지급대상과 범위를 확대해서 현재에 이르고 있는데 그 내용은 다음과 같다.¹¹⁾

10) 구체적으로는 피해차량이 신차등록이 된 후 약1년 정도 경과한 시점에서 사고가 발생한 점, 이 사고로 인해 2축 서스펜션 교환, 사이드 안전바 교환, 덤프 적재함 스킵 패널 절단교환, 연료탱크 교환 등에 수리비 18,970,000원이 소요될 정도로 손상이 된 점, 수리완료 후에도 피해차량의 우측 앞 타이어에 편 마모가 발생한 점, 위 손상 부위가 차량매매 시 차량성능/상태점검기록부에 반드시 기재되는 부위에 해당하는 점 등을 들어 교환가치가 감소되는 손해가 발생하였다고 볼 여지도 있다고 보았다.

	약관 내용
2001. 8. 1.부터	사고일 현재 피해차량이 출고일로부터 1년 이내 차량으로서 피해차량의 실제 수리비가 차량가액의 30%를 초과하는 경우 수리비의 10%를 지급한다.
2006. 4. 1.이후	사고로 인한 자동차출고 후 2년 이하인 자동차에 한함의 수리비용이 사고 직전 자동차 가액의 20%를 초과하는 경우 출고 후 1년 이하인 자동차는 수리비용의 15%를 지급하고, 출고 후 1년 초과~2년 이하인 자동차는 수리비용의 10%를 지급한다.

사실 ‘감가손해’는 객관적으로 산출하기 어렵다는 점과 자동차를 매매하기 전까지는 현실화된 손해라고 보기 어려워 과거에는 자동차보험약관의 보험금 지급 기준에서는 인정하지 않았지만 현실적으로 사고차량을 매매할 경우 시세하락이 인정되고 있는 점을 감안해서 보상범위를 더 넓힌 것이다.¹²⁾

하지만 현행 자동차보험 약관상 ‘감가손해’의 인정범위는 출고 후 2년 이내의 차량에 대해서만 그것도 수리비가 사고 직전 차량 가액의 20%를 초과하는 경우에만 인정되고 있어 그 범위가 지나치게 협소해 ‘감가손해’와 관련된 분쟁을 효과적으로 규제하지 못하고 있다는 점이 문제로 지적되고 있다. 따라서 현재 보험약관에서 보상의 범위에 포함시키고 있는 ‘감가손해’에 관한 기준은 보상 유무 및 범위의 면에 있어서 합리적인 근거를 찾기도 어려운 실정이다.

2. 종래의 판결 태도

(1) 대법원 판결

1) 감가손해를 인정한 판결

가) 대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결

‘감가손해’에 대해 ‘통상손해’로 인정한 최초의 판결로 “불법행위로 인하여 소유물이 훼손되었을 때의 통상의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비가

11) 박세민, 「자동차보험법의 이론과 실무」, 세창출판사, 2007, 421-422면. 조규성, 「자동차보험의 이론과 실무」, 동방문화사, 2017, 231면.

12) 정준택, “자동차보험표준약관 개정내용 해설”, 「월간손해보험」 통권 제446호, 손해보험협회, 2006, 54-69면.

되고, 만일 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 그 통상의 손해액이 되는 것인바, 수리를 한 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는 경우에는 수리비 외에 수리 불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다고 판시하면서 그 인정기준에 대해 명확하게 제시하였다.

즉 “원심이 적법하게 확정된 사실에 의하면, 원고 소유의 그랜저 승용차는 이 사고로 인해 차체의 뒷바닥 및 구재가 심하게 찌그러지고 문의 여닫이의 불량, 지붕의 왜곡, 일체구조로 된 차체의 전체가 비틀러지는 손상을 입어 완벽한 원상복구의 수리는 불가능하고 다만 운행에 있어 안전도의 결함이 없도록 물리적, 기술적인 수리는 가능하나 위와 같은 원상복구불능의 손상으로 말미암아 사용기간의 단축, 기능 및 미관상의 장애 등과 사고전력이 남아 있게 되어 그 가격의 감소나 평가의 하락에 상당하는 손해가 생겼다는 것이므로, 원심이 이 사고로 인한 통상의 손해에 위 차량의 수리비 외에 위 가격하락으로 인한 손해도 포함된다고 판단한 것은 정당하다”고 판시하고 있다.

나) 대법원 1992. 3. 10. 선고 91다42883 판결

차량이 충돌사고로 파손되었으나 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 원고 주장과 같은 교환가치의 감소가 있었다는 주장은 특별한 손해에 관한 것으로서 피고들이 이를 알았거나 알 수 있었을 경우에 한하여 그 배상책임이 인정된다 할 것인데, 전적서에 기재된 원고 자동차의 수리를 요하는 부위나 부속품에 관한 내용과 각 사진에서 나타난 원고 자동차의 파손부위와 수리에 소요된 비용의 액수에 비추어 보면, 원고 자동차의 파손부위를 수리한다고 하여도 그 교환가치의 감소가 있을 것으로 보여지고, 이 사건과 같은 정도의 사고로 인한 자동차의 파손이 있는 경우에는 그 교환가치가 감소되리라는 것은 이를 알 수 있다고 보는 것이 오히려 경험법칙에 합치된다고 판시하면서 ‘감가손해’에 대해 ‘특별손해’로 보면서도 예견가능성이 있음을 전제로 ‘감가손해’청구를 인정한 최초의 사례로 할 수 있다.

다) 대법원 1992. 3. 10. 선고 91다42883 판결

피해 승용차가 뒷 범퍼 및 트렁크로부터 앞좌석 사이에 이르는 광범위한 부분이 수리비 합계 금 6,110,000원이 소요되도록 파손된 사실, 승용차는 1999. 6. 7.

출고되어 약 4,000km 정도밖에 주행하지 아니한 새 차로서 중고차 시장에서 적어도 금38,700,000원 이상의 매매가격이 형성되어 있었는데, 이 사고로 인해 크게 파손되어 수리를 한 후에도 엔진에서 소음이 심하게 나고 핸들이 떨리는 등 이상이 나타나 원고가 4차례에 걸쳐 정비를 받았음에도 원상복구가 불가능하였던 사실, 원고는 1999. 12. 20. 승용차를 금21,000,000원에 매도한 사실을 각 인정할 수 있는바, 위와 같이 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다고 할 것이므로, 피고는 원고에게 위 수리불능으로 인한 교환가치 감소액인 금 17,700,000원(금38,700,000원-21,000,000원)의 손해를 배상할 책임이 있다고 판시하였다.¹³⁾ 해당 판결은 감가손해의 산정기준에 대해 사고 당시 중고차 매매가격에서 사고 이후 매도가격과의 차액으로 인정한 최초의 사례이다.

라) 대법원 2012. 9. 27. 선고 2012다42437 판결¹⁴⁾

사고차량은 앞부분이 심하게 찌그러지고 여러 곳에 손상을 입어 완벽한 원상복구의 수리는 불가능하고 다만 운행에 있어 안전도의 결함이 없도록 물리적, 기술적인 수리는 가능하나 위와 같은 원상복구 불능의 손상으로 말미암아 사용기간의 단축, 기능 및 미관상의 장애 등과 사고전력이 남게 되어 그 가격의 감소나 평가의 하락에 상당하는 손해가 발생하는 사실을 인정할 수 있는바, 이에 비추어 보면 사고로 인한 통상의 손해에 수리비 외에 가격하락으로 인한 손해도 포함된다고 할 것이다. 따라서 차량의 가격하락으로 인한 손해액 산정은 사고일 기준 사고 전 차량의 평균시세 59,900,000원에서 수리 완료 후 차량 평균시세 32,650,000원을 차감한 금액인 27,250,000원으로 인정(교환가치 감소의 평가시점을 보험회사가 주장한 실제 사고차량을 매도함으로써 시세하락이 발생한 시점이 아닌 사고 당시를 기준으로 판단)하였다.

13) 아울러 피고가 이 사건 차량이 수리 후에도 교환가치가 감소되었음을 알지 못하였거나 알 수 없었다는 주장은 위와 같은 수리불능으로 인한 교환가치의 감소로 인한 손해가 특별사정으로 인한 손해임을 전제로 한 주장이므로 더 나아가 판단할 필요 없이 이유가 없다고 판단했다. 그리고 이 사건 차량의 수리를 위하여 지출한 수리비는 수리가 가능한 부분에 관하여 발생한 통상의 손해이고 위 차량은 수리를 함으로써 위 매도가격 상당의 가치를 가지게 된 것이므로 위 수리비를 피고의 손해배상액에서 공제할 것은 아니라고 판시하면서 ‘감가손해’를 ‘통상손해’로 파악하고 있다.

14) 상고심은 상고 기각되어 별도의 판결이유가 없어 원심인 부산지법 2012. 4. 19. 선고 2010나17571 판결의 판시내용을 중심으로 요약하였다.

마) 판단

위 대법원 '91다42883 판결' 이외의 나머지 3개 판결은 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있고, 원고가 이를 입증한 경우에는 그 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액은 '통상손해'라고 판단하면서 종래 '감가손해'의 법적 성격을 '특별손해'로 보아오던 판례의 태도를 변경하고 있는데, 이는 획기적이면서도 아주 타당한 결론이라고 본다. 다만 종전의 판례와는 상반되는 결정을 하면서도 전원합의체 판결을 거치지 않았다는 점에서는 다소 아쉬움이 남는다.¹⁵⁾

반면 대법원 '91다42883 판결'은 구체적 손해액에 관한 주장 및 입증에 있고 상당한 정도 차량의 파손이 인정된다면 그 교환가치의 감소액 및 예견가능성을 인정하는 것이 오히려 경험법칙에 합치된다고 판시하면서도 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 교환가치의 감소액은 '통상손해'가 아닌 '특별손해'로 보아 경험칙에 의하여 예견가능성을 인정하고 있는데, 이러한 해석은 사실상 예견가능성을 의제하는 것으로서 '감가손해'의 본질에 비추어 볼 때 올바른 해결방법이라고는 생각되지 않는다.¹⁶⁾

'감가손해'의 인정과 관련해서 대법원은 ① 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우(예컨대 광범위한 파손으로 수리비가 상당히 많이 나온 경우나 손상부위들이 차량의 주요골격에 해당하는 경우에는 그 교환가치의 감소액을 '통상손해'로 보고 있고, ② 수리가 가능한 경우(외견상 수리가 불가능하지는 않지만 부분적이고 수리비가 어느 정도 나온 파손의 경우에는 그 교환가치의 감소액을 '특별손해'로 보고, ③ 나아가 실제 수리비, 파손의 정도 등을 감안하여 다시 '특별손해'에 대한 예견가능성의 유무를 기준으로 보험자의 책임여부를 판단하고 있는 것으로 보인다.¹⁷⁾

그러나 개인적 생각으로는 ① 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우(광범위하고 수리비가 상당히 나온 파손의 경우)와 ② 수리가 가능한 경우(외견상 수리가 불가능하지는 않지만 부분적이고 수리비가 어느 정도 나온 파손의 경

15) 같은 취지의 글로서 우성만, “불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상의 손해의 범위”, 판례연구Ⅲ, 부산판례연구회, 1993, 330면.

16) 우성만, 위의 논문, 330면.

17) 결국 구체적인 사실관계(피해회복에 대한 구체적 타당성)에 따라서 이러한 감가손해에 대한 배상책임의 인정 여부를 결정하고 있는 것으로 보인다.; 이동기, “사고 차량의 교환가치 감소로 인한 손해 배상청구”, 재판실무연구, 광주지방법원, 2014, 176면.

우)를 나누지 않고 어쨌든 물건의 중요부분이 훼손되어 수리 후 교환가격의 감소가 있음이 객관적 증거에 의하여 인정되는 경우에는 '통상손해'로 보고 '감가손해' 청구를 인정하는 것이 타당하다고 생각한다.¹⁸⁾

2) 감가손해를 배척한 판결

가) 대법원 1982. 6. 22. 선고 81다8 판결¹⁹⁾

불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는 수리가 가능하면 그 수리비가, 수리가 불가능하면 그 교환가치의 감소가 통상의 손해라고 할 것이고, 원심이 인정한 사실에 의하면, 피해차량은 사고로 손해를 입어서 이를 수리하였다는 것이니, 원고가 위 피해차량의 10분지 1 상당의 교환가치 감소액의 지급을 구하는 것은 특별한 손해라 할 것이고, 기록을 살펴보아도 특별 사정의 존재와 그 사정을 피고가 알았거나 알 수 있었다는 주장과 입증이 없으므로 이를 배척한 원심의 조치는 정당하고, 피해차량(버스)이 충돌로 인하여 손상을 입어 수리가 가능한 경우 그 수리비 외에도 언제나 상당한 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 이러한 손해는 통상 예견할 수 있는 것이라고도 볼 수 없다 할 것이므로 원심판결에 손해배상의 범위에 있어서 '특별손해'에 관한 법리 오해가 있다고 할 수 없다"고 판시해 '감가손해'에 대한 청구를 배척하였다. 이는 '감가손해'를 '특별손해'로 보면서 예견가능성을 부정한 판결로 볼 수 있다.

나) 대법원 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결

피해차량이 등록된 후 1년 정도 경과한 시점에서 사고가 발생하였고 사고 당

18) 같은 취지의 글로서 우성만, 앞의 논문, 330면.

19) 동 판결 이전에 자동차의 파손과 관련해 '감가손해'를 배척한 판결로는 대법원 1971. 5. 24. 선고 71나54 판결(불법행위로 인하여 소유물이 훼손된 경우에는 그 훼손당시의 수선료가 원칙적으로 통상의 손해에 해당할 것이나 만일 수선이 불가능할 경우에는 그 교환가격의 감소를 그 통상의 손해라고 하는 것이 상당하다 할 것이니, 이 사건에서 원판결이 원고소유 삼륜화물차는 그 수리가 가능하다고 판단한 이상 다른 특별한 사정이 없는 이상에는 그 특별손해에 해당하는 원판시 가격감액으로 인한 손해는 이를 피고에게 배상시킬 수는 없는 것이라고 할 것이다)과 대법원 1978. 6. 13. 선고 78다635 판결(본 건 사고로 파손된 피해차량이 비록 수리는 되었다 하더라도 그 교환가치가 감소되었다는 원고의 주장은 특별손해에 관한 것으로서 그 사정이 존재한다고 하더라도 가해자가 이를 알았거나 알 수 있었을 경우에 한하여 그 배상책임이 인정된다 할 것이다) 등이 있다; 정연욱, "불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상의 손해의 범위", 「대법원판례해설」 제15호, 법원도서관, 1992, 363면.

시의 시세는 약 110,000,000원 정도였던 사실, 수리비로 44,900,000원을 지급하였고, 감정인은 위 사고의 충격으로 인하여 차체의 변형가능성, 피로도 증대가 수반될 수 있으며, 신구부품의 교환에 따른 부품 상호간 기능복원의 한계가 있다는 의견을 밝히고 있으나 그 근거로 차량의 연식, 피해상태 및 수리의 범위를 제시하고 있을 뿐 차체의 변형가능성, 피로도 증대, 신구부품의 교환에 따른 부품 상호간 기능복원의 한계가 있다는 차량상태에 관한 구체적인 근거는 제시하지 아니하였고 감정인 스스로도 위 차량의 보존 상태에 대해서 수리 후 정상 사용중에 있다고 밝히고 있는바 달리 위 차량이 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 있다고 인정할 수는 없다. 게다가 위 차량이 손괴된 곳은 차량 후미 트렁크 및 양쪽 사이드패널 등일 뿐 엔진룸에는 아무런 피해가 없었고 손괴된 부품은 모두 교체되었으므로 위 차량의 파손부위를 수리한다고 하여도 당연히 그 교환가치가 감소된다고 할 수도 없다고 판시해 감가손해에 관한 청구를 배척하였다.

다) 판단

대법원이 '감가손해' 배척의 근거로 삼고 있는 "수리가 가능한 경우에 수리비, 파손의 정도 등을 기준으로 예견가능성을 근거로 판단하는 것은 그 기준이 주관적이고 자의적이라는 문제를 야기할 수 있고, 차량 사고는 대부분 과실에 의한 것인데 사고 당시의 예견가능성을 사후에 발생한 결과를 가지고 추단하는 것은 오류가 생길 수밖에 없다고 본다. 또한 지금은 자동차 중고시장이 대규모로 활성화되어 있고, 교통질서 또한 선진화되었으며, 중고차시장에서 사고차량의 가격이 상대적으로 낮다는 점에 대한 일반 국민들의 인식 역시 널리 퍼져있다고 할 것이므로 사고 차량의 경우에는 그 수리비의 과다, 파손의 경중을 떠나(아주 사소한 파손의 경우는 제외하더라도) 수리를 하더라도 사용기간의 단축, 기능 및 미관 등의 장애, 사고전력 등에 의하여 그 교환가치가 감소된다는 점은 일반인이 쉽게 예상할 수 있는 손해로서 통상의 손해에 포함된다고 보는 것이 손해의 공평, 타당한 부담을 피하는 손해배상제도의 이념 및 목적에 부합한다고 할 것이다.²⁰⁾

20) 같은 취지의 글로서 이동기, 앞의 논문, 176면.

(2) 하급심 판결

1) 감가손해를 인정한 주요 판결

가) 대구지법 2016. 8. 24. 선고 2016나301682 판결

피해차량은 이 사고로 인해 차량의 각종 외관 및 내관 골격이 파손당하여 각 부위에 대한 교환 내지 판금용접의 수리과정이 있었던 사실, 수리에 소요된 비용은 8,062,630원인 사실, 피해차량과 같은 종류, 연식의 중고차량 시세는 21,600,000원인 사실을 각 인정할 수 있다. 위 인정사실에 의하면 피해차량의 수리비가 중고차량 시세의 약 40%에 달하여 파손 부위가 결코 경미하다고 할 수 없으므로, 비록 수리를 통해 운행과정에서의 안전성 결함은 해소되었을지라도, 수리 후에도 원상복구가 불가능한 외관상 또는 기능상의 장애 및 사고전력으로 인한 피해차량의 교환가치가 감소하였다고 봄이 타당하고, 이에 더하여 가해차량의 운전자 역시 그와 같은 사고규모라면 피해차량의 교환가치가 하락할 것이라는 사정을 알 수 있었다고 보이므로, 피고는 교환가치 감소액 상당의 손해를 배상할 책임이 있고, 피해차량의 교환가치 하락분은 중고시장 평가액 21,600,000원의 10%에 해당하는 2,160,000원²¹⁾이라고 봄이 타당하다고 판시하였다.

나) 수원지법 2017. 6. 30. 선고 2016나670997 판결

자동차의 주요 골격 부위가 파손되는 등의 사유로 중대한 손상이 있는 사고가 발생한 경우에는 기술적으로 가능한 수리를 마치더라도 특별한 사정이 없는 한 원상회복이 안 되는 수리 불가능한 부분이 남는다고 보는 것이 경험칙에 부합하고, 그로 인한 자동차 가격 하락의 손해는 통상의 손해에 해당한다고 보아야 한다고 판시²²⁾하면서 그 근거로 ① 이 사고로 피해차량은 필러패널(우), 사이드실

21) 다만 원고가 차량기술사에게 사적으로 의뢰한 차량감정평가서의 증거능력에 대해서는 동 감정서는 노치효과, 잔류응력, 열응력 등 수리과정만으로 차량에 관하여 기계적, 물리적으로 발생하는 인장강도, 항복점, 피로강도 등의 성질 변화가 불가피하다는 점을 바탕으로 피해차량의 표준가격, 표준수리비 및 각 수리부위에 따라 일정하게 마련된 감가보정계수를 이용하여 피해차량의 가치하락분을 5,007,120원으로 평가한 사실을 인정할 수 있으나, 그 평가요소가 이론적인 측면에 그칠 뿐만 아니라 이 사건 피해차량의 수리 전·후의 변동사항에 대한 구체적인 자료가 없어 그 평가액을 그대로 반영하기는 어렵다고 판시하였다.

22) 자동차가 사고로 인하여 엔진이나 차체의 주요 골격 부위 등이 파손되는 중대한 손상을 입은 경우에는 이를 수리하여 차량의 외관이나 평소의 운행을 위한 기능적, 기술적인 복구를 마친다고 하더라도 그로써 완전한 원상회복이 되었다고 보기 어려운 경우가 생긴다. 사고의 정도와 파손 부위 등

(우), 프론트휀더(우), 쿼터패널(우), 루프패널을 교환하고, 앞쪽 휠하우스(우), 프론트플로어, 센터플로어, 트렁크플로어, 앞쪽사이드멤버(우), 뒤쪽사이드멤버, 후드, 사이드실(좌), 트렁크리드 등을 판금하는 방법으로 수리가 이루어졌는데, 원형 상태로의 완벽한 복원이 불가능하고, 기계적·물리적 성질이 변화되어 충돌안정성기능 등이 저하되는 것으로 보이는 점, ② 피해차량은 2011. 1. 5. 신차등록이 된 후 약 4년이 경과한 후인 2015. 2. 17.에 사고가 발생하였고, 그 무렵 주행거리는 약 64,000km 정도였던 점, ③ 이 사고 당시 피해차량의 가액은 1,300만원 정도인데, 수리비는 7,487,530원이 소요될 정도로 손상된 점, ④ 이 사고로 인한 사고이력은 중고자동차 성능, 상태점검기록부의 기재 대상에도 해당하는 점에 비추어 보면, 피해차량은 이 사고로 물리적, 기술적인 수리는 가능할지 몰라도 완벽하게 원상복구를 하는 것은 불가능할 정도로 중대한 손상을 입었다고 볼 것이고, 이러한 복구불능의 손상으로 말미암아 발생한 교환가치 감소의 손해는 통상의 손해에 포함된다고 판단하였다.

아울러 '감가손해'의 인정 범위와 관련해서는 원고가 제출한 차량감정평가서는 사실감정인의 감정으로 공정성이 담보되기 어려운 점, 위 차량감정평가서상의 손해액은 공식에 대입하여 일률적으로 산출된 손해액이어서 이 사고로 인한 손해를 정확히 반영하였다고 보기 어려운 점에 비추어 해당 평가액을 그대로 손해액으로 인정할 수는 없고, 다만, 손해가 발생한 사실은 인정되거나 구체적인 손해의 액수를 증명하는 것이 사안의 성질상 매우 어려운 경우에 법원은 변론 전체의 취지와 증거조사의 결과에 의하여 인정되는 모든 사정을 종합하여 상당하다고 인정되는 금액을 손해배상 액수로 정할 수 있다고 할 것인바(민사소송법 제202조의2), 이 사고의 경위, 피해차량의 가액, 연식, 수리비, 사고로 인한 시세 하락률 등을 종합할

에 따라서는 수리 후에도 외부의 충격을 흡수·분산하는 안정성이나 부식에 걸드는 내식성이 저하되고, 차체 강도의 약화나 수리 부위의 부식 또는 소음, 진동의 생성 등으로 사용기간이 단축되거나 고장발생률이 높아지는 등 사용상의 결함이나 장애가 잔존, 잠복되어 있을 개연성이 있기 때문이다. 자동차관리법에서도 자동차매매업자가 자동차를 매매 또는 매매 알선을 하는 경우에는 자동차성능상태점검자가 해당 자동차의 구조·장치 등의 성능상태를 점검한 내용 등을 그 자동차의 매수인에게 서면으로 고지하도록 하고 있고(제58조 제1항), 그에 따라 발급하는 중고자동차성능상태점검기록부에는 사고 유무를 표시하되, 단순수리(후드, 프론트 휀더, 도어, 트렁크리드 등 외판 부위 및 범퍼에 대한 판금, 용접수리 및 교환 포함)가 아니라 주요 골격 부위의 판금, 용접수리 및 교환이 있는 경우(쿼터패널, 루프패널, 사이드실 패널 부위는 절단, 용접 시에만 해당)에는 사고전력이 있다는 사실 및 그 수리 부위 등을 반드시 표시하도록 하고 있다(자동차관리법 시행규칙 제120조 제1항, 별지 제82호 서식)는 점을 적시하고 있다.

때 피해차량의 교환가치 하락분을 170만 원으로 인정함이 상당하다고 할 것이므로, 피고는 원고에게 170만 원을 지급할 의무가 있다고 판시하였다.

다) 춘천지법 2016. 10. 6. 선고 2016가소3215 판결

이 사건 피해차량의 교환가치 하락분에 대해 '통상손해'로 인정하면서 시세하락 금액의 산정은 '차량기술사회'에서 제정한 '차량의 가치평가에 관한 기준'에 의거 실제 소요된 수리비와 피해차량의 파손부위 및 수리내용별로 정형적으로 구분되어 있는 감가보정계수에 따라 시세하락금액을 계산하였다. 구체적인 산정내역을 살펴보면, i) 피해차량의 전면, 측면, 후면의 손상 및 수리내용(방법)에 따라 0.12부터 0.3까지 구분되어 있는 감가보정계수 표에 의해 리드교환으로 인한 감가보정계수를 0.12로, 리어패널 교환으로 인한 감가보정계수를 0.15로 각 산정하고, ii) 이 사건 피해차량의 신차출고가격 5,690만원을 기초로 정률법에 따라 계산한 중고차 평균시세 5,609만원을 표준가격으로 산정하고, iii) 보정수리비용으로 ① 리드부분은 전체 수리비 $8,526,675 \text{원} \times (0.12 / (0.12 + 0.15)) = 3,789,633 \text{원}$, ② 리어패널 부분은 전체 수리비 $8,526,675 \text{원} \times (0.15 / (0.12 + 0.15)) = 4,737,041 \text{원}$, iv) 가치하락평가액의 계산은 ① 리드부분은 (리드부분 보정수리비용 3,789,633원 \times 이 사건 피해차량의 표준가격 56,090,000원) $\frac{1}{2} \times 0.12 = 1,749,535 \text{원}$, ② 리어패널 부분은(리어패널 부분 보정수리비용 4,737,041원 \times 이 사건 피해차량의 표준가격 56,090,000원) $\frac{1}{2} \times 0.12 = 2,445,045 \text{원}$ 으로 ①+②= 4,194,584원으로 인정하였다.

라) 수원지법 2014. 1. 24. 선고 2013나33079 판결

후미 추돌사고로 피해 차량의 리어펜더, 패널, 백도어, 트렁크 바닥이 손상되어 수리를 위해서는 후면 용접부를 해체하고 절단해서, 패널, 백도어의 교환, 트렁크 바닥의 판금작업을 한 다음 다시 절단면을 용접한 후 보수도장을 한 사실, 이러한 방식으로 수리하는 경우 충돌에너지를 흡수, 분산하는 안전성이 낮아지고 부식에 견디는 내식성이 저하되며, 사고부위의 불균형에 따른 소음, 진동이 생성되어 고장발생률이 높아지는 등 차량의 성능이 저하되고 철판 및 도장의 강도와 내구성이 현저히 저하되기 때문에 비록 기술적, 외부적인 수리는 모두 완료되었다고 하더라도 피해차량에 원상복구가 불가능한 손상이 남아 있게 되었다고 할 것이므로

사고로 인한 교환가치의 감소는 '통상손해'에 포함된다고 판시하고 있다.

마) 서울중앙지법 2014. 7. 25. 선고 2013가소705065 판결

'감가손해'가 통상의 손해인가에 관하여 중고차를 매매함에 있어서 사고차에 해당하는가를 반드시 확인하고 있고, 중고 자동차시장에서 가격을 정함에 있어서 사고이력을 고려하여 감가를 하고 있는 사실, 일반인들의 경우에도 사고로 인하여 수리를 하게 되면 경미한 사고가 아닌 이상 중고자동차의 가격이 하락한다는 사실을 인식할 수 있는 점 등을 고려하면, 사고차량에 대해 수리를 한 경우 수리가 불가능한 부분이 없었다고 하더라도 가격의 하락이 있을 것임은 일반인이 예견할 수 있고, 그로 인한 손해는 통상의 손해라 봄이 상당하다고 판시하고 있다.

바) 대전지법 2014. 4. 14. 선고 2013가소62248 판결

감정인의 감정결과에 의하면 피해차량의 경우 차체 패널부가 손상되어 파손부위를 절단한 후 신폼패널을 용접공공정을 통해 교환하였고, 뒤사이드 멤버와 트렁크바닥을 판금 교정한 사실(실제 수리비 4,972,000원), 이러한 파손부위 및 정도, 수리의 방법과 경과 등에 비추어보면 안전도의 결함이 없도록 하는 물리적, 기술적인 수리는 가능하나 용접자국 등 수리흔적이 잔존하여 부식이 진행되고 있고, 차체의 성능 및 내구성이 저하되었으며 그에 따른 사용연한도 감소되는 등 수리가 불가능한 부분이 남아있다고 평가된 사실을 인정할 수 있는바, 수리불능으로 인한 교환가치의 감소가 발생하였다고 판시하고 있다.

2) 감가손해를 배척한 주요 판결

가) 수원지법 2016. 12. 16. 선고 2016나9800 판결²³⁾

차량감정서상 “① 수리과정에서 주요골격 및 패널을 절단한 후 용접(판금 포함)하는 과정에서 노치의 생성을 피할 수 없으므로 노치효과가 발생하고(재료에 노치를 만들면 피로나 충격과 같은 외력이 작용할 때 집중응력이 생겨서 파괴되기 쉬운 성질을 갖게 된다) 외력에 의한 인장작업은 불균일 소성변형을 이용하여

23) 의정부지법 고양지원 2016. 10. 26. 선고 2016가소7255 판결과 서울동부지법 2015. 3. 11. 선고 2014나3322 판결문에도 이와 동일한 취지의 판결이유를 담고 있다.

정형하는 과정이므로 외력을 제거한 후에는 잔류응력이 생성되고, ② 또한 용접 수리부위는 국부적으로 고열이 가해진 상태에서 용접작업이 진행되고 이때 차체를 구성하는 재료(금속)가 온도변화에 따른 팽창과 수축이 방해받게 됨에 따라 열응력이 생성되는 물리적 현상을 피할 수 없고, ③ 때문에 피해차량의 수리부분은 기계적, 물리적 성질이 변화되어 조직이 치밀하거나 강하지 못하여 인장강도, 항복점, 피로강도, 내산화성, 탑승객 보호기능이 저하되고 이에 따라 수리 후에도 원상회복이 불가능하여 중고차시세하락의 원인이 된다.”고 기재하고 있으나 이와 같은 내용은 모두 교통사고 이력이 있는 차량이 갖는 단점 또는 발생할 수 있는 문제점과 용접, 판금 공정 및 보수도장 등에 따른 차량의 내구성, 내식성 등의 감소가능성에서 오는 추상적인 교환가치의 감소에 관한 일반적, 이론적인 설명에 불과할 뿐이고 수리 후에도 피해차량에 수리불가능한 부분이 남아 있는지, 남아 있다면 어떤 부분인지에 관한 구체적인 설명이라고 볼 수 없으며, 수리 후 피해차량에 인장강도 내지 탑승객 보호기능 저하 등이 발생하였음을 인정할 만한 구체적인 근거는 제시되어 있지 않을 뿐만 아니라 차체골격부위 및 패널부위가 손상된 차량에 대하여 사고전보다 낮은 중고차시세가 형성된다는 중고자동차시장의 관행적 사실만으로 수리 후 피해차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는 것이라고 단정할 수는 없다고 판시하고 있다.

나) 부산지법 2014. 9. 5. 선고 2013나21281 판결

원고의 자동차는 출고 후 4년이 경과한 것으로 보험회사는 약관에 따른 ‘감가손해’를 보상할 의무가 없고, 피고는 보험자로서 상법 제724조 제2항에서 정한 제3자의 보험자에 대한 직접청구권에 따라 원고에게 손해배상의무를 지는 것이어서 피해자로서는 위 조항에 따라 보험금액의 한도 내에서 보험자에게 청구할 수 있는 것이므로 결국 피해자는 피보험자인 가해 운전자가 보험자에게 이 사건 약관에 따라 구할 수 있는 금액 이상을 청구할 수는 없다. 따라서 시세하락손해는 자동차의 소유자가 자동차를 매도하는 가정적 상황에 대한 추정치를 정하여 일반적으로 지급하는 것을 규정한 것인 점, 피해자로서는 보험자 이외에 가해자를 상대로 손해배상을 청구할 수 있는 점, 보험자가 시세하락손해금을 지급하는 기준을 조정하려면 보험자가 보험가입자로부터 받은 보험료에 대해서도 조정이

필요한 점에 비추어 볼 때 이를 불공정한 약관이라고 보기도 어렵다고 판단해 ‘감가손해’ 청구를 배척하였다.

다) 서울중앙지법 2015. 5. 29. 선고 2014나55108 판결

원고들 차량은 모두 수리가 마쳐진 이후 정상적으로 운행되고 있고, 특히 감정인은 원고들 차량을 직접 관찰하지도 아니한 채 원고들의 의뢰에 따라 교환가치 하락을 감정하였고, 작성한 평가서에는 원고들 각 차량의 수리 불가능한 부분이 있다는 것을 특정하지도 아니한 채 단순히 수리한 부분에 대하여 점수를 산출하여 교환가치가 감소한다고 기재되어 있으나, 산출된 점수에 대한 구체적인 근거를 제시하고 있지 않고 있고, 또한 감정서상 원고들 차량은 무사고차 대비 사고 이력을 확인할 수 있고 자동차관리법에 의해 발행되는 ‘중고자동차성능상태점검 기록부’에 교환 수리된 항목이 명시되어 고지되어 사고차량에 해당하므로 성능과 안전도의 저하로 인한 구매자의 기피심리로 인하여 교환가치가 하락한다면서 원고들 차량의 교환가치가 하락한다고 감정하였으나 위와 같은 내용은 모두 교통사고 이력이 있는 차량이 갖는 단점 또는 발생할 수 있는 문제점, 수리 이력이 남아 있는 차량에 대한 심리적 경향에서 오는 추상적인 교환가치의 감소에 관한 일반적, 이론적인 설명에 불과할 뿐이고, 수리 후에도 원고들 차량에 수리 불가능한 부분이 남아 있는지, 있다면 어떤 부분인지에 관한 구체적 설명이라고 볼 수 없으며, 원고들 차량의 하락된 교환가치에 대한 구체적 근거도 제시되어 있지 않다. 따라서 수리 후에도 원고들 차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있음을 인정하기 어려운 이상 원고들 차량의 교환가치 하락이 경험칙상 예견할 수 있는 ‘통상손해’라고 볼 수 없다고 판단해 ‘감가손해’를 배척하였다.

라) 인천지법 2010. 1. 20. 선고 2009나3319 판결²⁴⁾

감정인의 감정결과에 의하면 피해차량(에쿠스)이 교환작업을 한 패널부위의 마감상태와 작업외판의 도장상태 등에 비추어 사고차량의 표시가 나고 있어 수리한 이후 교환가치가 2,030,000원 상당 하락한 것으로 추인되기는 하나 사고로 인하여 파손되었던 부분은 이미 수리가 완료되었고 교환가치가 하락하게 된 원

24) 상고심인 대법원 2010. 5. 4. 선고 2010다15226 판결에서는 심리불속행으로 상고 기각되었다.

인은 차량의 기능이 아닌 단순한 외관에서 비롯되는 것으로 교통사고로 인하여 차량을 수리한 후 위와 같은 사정으로 수리비 외에 언제나 상당한 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 또는 이러한 손해가 통상 예견할 수 있는 것이라고 볼 수는 없으므로 피해차량에 대해 교환가치의 하락이 있었다는 것은 특별한 손해에 관한 것인데 이 사건 가해자가 사고로 인하여 피해차량의 교환가치 하락이 있을 것임을 알았거나 알 수 있었다는 점을 인정할 증거가 없으므로 '감기손해'에 대한 청구를 기각하였다.

마) 서울중앙지법 2013. 8. 30. 선고 2013나6567 판결²⁵⁾

피해차량은 BMW 520d 차량으로 2010. 2. 25. 최초 등록된 후, 약 2년이 경과한 2012. 3. 2. 사고가 발생해 수리비로 9,240,000원이 지급되었고 피해차량은 사설감정인의 감정결과를 토대로 감기손해로 3,871,588원을 청구하였다. 이에 대해 법원은 피해차량에 대한 수리에도 불구하고 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는지에 대해 보건대 감정인의 감정만으로는 피해차량이 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 있을 인정하기에 부족하고 달리 이를 인정할 증거가 없으며 피해차량의 파손부위, 그로 인한 수리내용, 보험회사의 보험금 지급규모, 사고당시의 피해차량 시세, 주행거리 등 제반사정에 비추어보면 피해차량의 교환가치가 당연히 감소하였다고 보기는 어렵다고 판단해 '감기손해' 청구를 배척하였다.

3) 판단

하급심의 태도를 종합적으로 정리해보면 ① 자동차 진단 평가서의 객관적 신뢰성이 부족하다고 보아 교환가치의 감소액을 부정하는 입장,²⁶⁾ ② 자동차 진단 평가서의 감정 금액을 모두 인정하여 주는 입장,²⁷⁾ ③ 자동차 진단 평가서의 감정 금액 중 중고차 가격산정 표준 감가표에 의한 평가방법에 의한 금액은 신빙성이 없다는 이유로 자동차진단평가사의 평가기준에 의한 평가방법에 의한 금액만을 교환가치의 감소액으로 인정하여 주거나, 자동차표준보험약관에서 정하고

25) 이 사건 역시 상고심인 대법원 2014. 1. 16. 선고 2013다79573 판결에서 소액사건심판법 제3조 각 호의 사유가 없다고 판단해 상고 기각되었다.

26) 서울중앙지법 2012. 11. 9. 선고 2012나23091 판결 등.

27) 서울중앙지법 2013. 2. 20. 선고 2012가소5587074 판결 등.

있는 교환가치 감소액만을 인정하여 주는 입장,²⁸⁾ ④ 사고로 인한 자동차의 감가손해액은 자동차의 수리내역과 수리비용 및 사고 전후의 시가 차액 등을 종합해서 법원이 그 손해액을 적절히 정할 수 있다고 보아 법원에서 적절한 피해액을 산정하는 입장²⁹⁾ 등으로 구분이 된다.³⁰⁾

즉 하급심에서 ‘감가손해’를 배척하는 법원의 주요 논리는 차량감정사가 평가한 감가손해액 산정내역의 증거능력을 배척함으로써(즉 사고차량의 교환가치하락에 대한 구체적 입증이 없다는 이유로), 수리 후에도 차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있음을 인정하기 어려운 이상 차량의 교환가치 하락이 경험칙상 예견할 수 있는 ‘통상손해’라고 볼 수 없다는 것이다.

반면 ‘감가손해’를 인정하는 주요 논리는 비록 사고차량에 대한 기술적, 외부적인 수리는 모두 완료되었다고 하더라도 원상복구가 불가능한 손상이 남게 되고, 중고 자동차시장에서 가격을 정함에 있어서 사고이력을 고려하여 감가를 하고 있는 점, 일반인들의 경우에도 사고로 인하여 수리를 하게 되면 경미한 사고가 아닌 이상 중고자동차의 가격이 하락한다는 사실을 인식할 수 있는 점 등을 고려하면 사고차량에 대해 수리를 한 경우 수리가 불가능한 부분이 없었다고 하더라도 가격의 하락이 있을 것임은 일반인이 예견할 수 있고 그로 인한 손해는 통상의 손해라 봄이 상당하다는 것이다.

IV. 감가손해 인정과 관련된 주요 쟁점

1. 다툼의 형태

불법행위에 기한 손해배상의 범위와 관련하여 현행법은 ‘통상손해’와 ‘특별손해’로 구분하고 있으므로, 결국 손해배상의 대상으로 ‘감가손해’를 인정할 것인지 여부는 그 법적 성질을 ‘통상손해’로 볼 것인가, 아니면 ‘특별손해’로 볼 것인가 하는 문제로 귀결된다고 할 수 있다.

28) 인천지법 부천지원 2013. 2. 1. 선고 2012가소66583 판결 등.

29) 서울고법 2011. 1. 21. 선고 2010나50184 판결 등.

30) 이동기, 앞의 논문, 178-180면.

먼저, '통상손해'로 보는 입장에서는 '감가손해'에 대한 입증이 곤란하기는 하지만 정확한 증거가 있으면 이는 사고와 상당인과관계가 있는 손해로서 당연히 인정하여야 한다거나,³¹⁾ 차량에는 사용가치와 교환가치가 있는 것이고, 수리에 의하여 사용가치는 회복될 수 있지만 그 수리의 정도가 경미한 것이 아니라 중대한 피손을 입었던 경우에는 사용기간의 단축, 기능 및 미관 등의 장애, 사고전력 등에 의하여 중고차 시장에서 그 교환가치가 감소됨은 쉽게 알 수 있는 사회현상이므로 이러한 사회현상을 외면하고 감소된 교환가치의 배상을 부정하는 것은 손해의 공평, 타당한 부담을 피하는 손해배상제도의 이념 및 목적에 반하게 되고, 특히 자동차를 내구연한까지 사용하다가 폐차하는 경우보다는 상당기간 사용 후 매각하는 거래현실을 고려하면 감가손해는 '통상손해'로서 인정해야 한다는 것이다.³²⁾

반면, '특별손해'로 보는 입장³³⁾에서는 수리가 가능한 경우에도 그 수리비 외에 언제나 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 그 손해를 통상 예견할 수 있는 것이라고 할 수 없다는 것인데 이 견해에 의할 경우 채무불이행과 달리 불법행위는 채권관계가 없는 사람들 사이에서 우발적으로 발생하는 것이 보통이므로 예견가능성을 의제하지 않는 한 일반적으로 예견가능성을 인정하기 어려워 실질적으로 '감가손해'를 부정하는 결과에 이르게 된다.

또한 손해배상의 실무적 관점에서 '감가손해'의 인정을 주장하는 입장을 정리해보면, ① 차량의 엔진이나 트랜스미션 등 소모성 부품은 신품으로 교환하면 대부분 수리가 완료된다고 볼 수 있으나, 차체의 주요 골격 및 패널을 절단한 후 용접을 하게 되면 단순 판금이나 교환이 이루어진 경우와는 다르게 재질의 노후화와 함께 강도저하를 발생시켜 이로 인하여 차량의 소음, 진동, 주행안정성, 내구성, 부식성 등에 영향을 미쳐 차체의 기능 및 동적강성의 저하로 인하여 사고 이전 상태로의 원상회복이 불가능하다는 점을 지적한다.³⁴⁾ ② 위 대법원 91다 28719 판결에 의할 경우 교통사고로 자동차가 파손되었을 때 수리가 가능한 경우 수리비 이외에 교환가치의 하락으로 인한 손해는 '특별손해'가 아니라 '통상손해'로 보아야 하며, 그 배상책임의 유무를 가림에 있어 불법행위자의 인식가능성

31) 차한성, 앞의 논문, 137면.

32) 우성만, 앞의 논문, 327-328면.

33) 정연욱, 앞의 논문, 364면.

34) 최근에 생산되는 차량의 대부분은 바디가 모노코크 타입으로 그리인딩 작업을 할수록 차체의 두께는 얇아지고 용접으로 인한 차체의 강도 및 내산화성이 저하될 수밖에 없는 구조이기 때문이다.

을 따질 필요가 없다는 것이다. 따라서 ‘감가손해’에 대한 구체적인 배상책임의 유무 또는 범위는 사고의 정도, 자동차의 파손부위 및 수리비, 중고자동차 시장의 거래현실 등에 따라 결정하면 된다는 것이다.³⁵⁾

반면 ‘감가손해’를 배척하는 입장에서는 ① 차량이란 기계적 설비로서 차량을 출고하는 그 시점부터 가치하락이 존재하는 것이므로 자동차사고가 발생하였다고 해서 무조건 ‘감가손해’가 있다고 평가될 수는 없다고 보아야 하고, ② 감정서에 의하면 교통사고가 발생하지 않더라도 차량은 일반적으로 1년이 경과하면 신차 가격의 10~20%(평균 15%) 정도 가격이 하락하고, 제조사의 무상수리보증기간이 끝나는 3년이 지나면 약 40~50% 정도 하락하는 것으로 조사되고 있어 차량의 ‘감가손해’는 일반적인 것이므로 보험자의 보상범위에서 제외시키는 것이 타당하다는 점,³⁶⁾ ③ 또한 사고차량의 소유자가 ‘감가손해’가 있다는 증거로 제출하는 차량감정사 작성의 감정서상에는 수리불가능한 부분이 있다는 객관적인 내용이 없으므로 ‘감가손해’가 있는지 여부를 판단하기 위해서는 우선 피해차량에 대한 교환가치의 감소가 있는지 여부를 먼저 판단하고 그 다음에 교환가치의 감소가 있다는 해당 손해가 통상의 손해에 해당되는지 여부를 판단해서 결정해야 한다는 점, ④ 실제 중고차 시장에서 사고이력이 있는 자동차를 판매할 경우 선호도가 떨어지는 것은 사실이나, 교통사고를 입은 차주가 그 수리 정도에 비추어 사고 자동차를 실제로 중고차 시장에 내놓을만한 특별한 사정이 없는 한 통상적으로 그 자동차를 계속 사용한다고 보아야 하므로 위 일반 소비자의 구매 선호도 하락을 가치하락으로 바로 평가할 수도 없다는 것이다.³⁷⁾

35) 지창구, “교통사고로 파손된 자동차의 수리가 가능한 경우 교환가치 하락은 특별손해인가”, 법률신문 연구논단, 2016(<https://www.lawtimes.co.kr/Legal-Info/Research-Forum-View.aspx?serial=2274>).

36) 손현기, “자동차 격락손해에 대한 고찰”, 『손해사정연구』 제7권 제2호, 한국손해사정학회, 2015, 159면.

37) 따라서 감가손해를 주장하고 있다는 사정만으로 감정이 시행되어서는 안 되고, 먼저 사고의 정도 및 경위, 사고로 필요하게 된 차량의 수리 내역 및 정도, 차량의 출고연도 및 주행거리 등에 비추어, 당해 사고로 원고 차량에 원상복구가 불가능한 손상이나 교환가치의 감소가 남아 격락손해의 인정 여지가 있다고 소명된 경우에 한하여 감정이 필요한지 여부를 판단하여 보아야 할 것이며, 그 결과 감가손해가 인정될 수 없는 사안에 대하여는 감정절차를 거칠 필요 없이 격락손해를 부인해야 한다는 주장도 있다; 경수근, “차량손해 인정 기준에 대한 소고 격락손해 및 대차료를 중심으로”, 월간손해보험 통권 제546호, 손해보험협회, 2014, 44면.

2. 감가손해에 대한 일본의 태도

일본의 경우 역시 파손 차량에 대한 충분한 수리가 행해진다 하더라도 수리 후의 차량가격이 사고전 차량가격을 하회하는 경우가 많은 바, 사고 전의 차량가격과 수리 후의 가격 차이를 ‘평가손’이라고 정의하고 있다. 이러한 ‘평가손’을 수리기술의 한계로 인하여 자동차의 성능·안전성·외관 등에 하자가 남게 됨으로써 생기는 감가(객관적인 평가손)와 완전한 수리가 된 후에도 숨은 하자가 있을 수 있다는 의혹 때문에 사고차를 꺼려함으로써 생기는 감가(주관적인 평가손)로 구분하기도 한다.³⁸⁾ 즉 사고차량을 수리한 경우에도 수리후의 차량가격은 사고 전의 가격에 미치지 못하는 것이 일반적이어서 해당 차액 상당의 ‘감가손해’를 수리비 외의 ‘통상손해’로 인정하는 것이 다수설이다. 구체적으로는 ① 차량의 수리 후에 회복되지 않은 손해는 배상하는 것이 손해회복이라는 손해배상제도에 부합하고 중고차 거래시장에서도 동종 동가의 차량이라면 사고 없는 차량을 선호하는 것이 일반적인 경향이라고 설명하는 견해, ② 감가에 관하여 정확한 증거가 있는 경우에만 인정하지는 견해, ③ 피해차량은 수리 후에도 여전히 하자가 잔존하게 되고 또 손상으로 인한 차량에 대한 협오가 존재한다는 것을 근거로 하는 견해 등이 있다.³⁹⁾

반대로 ‘평가손’을 부정하는 견해는 원칙적으로 ‘평가손’은 부정되어야 하며, ① 비록 인정되더라도 현실적으로 회복되지 않은 하자가 잔존함과 동시에 매각되지 않은 한 그 평가액은 가능성에 그치는 만큼 현실적으로 매각되어 교환가치의 감소가 현재화한 경우에 한정하여야 한다고 한다는 견해,⁴⁰⁾ ② 만약 성능, 안전성 등이 간과될 수 없을 정도로 저하되었다면 이는 수리불능의 경우로 보아야 할 것이고 그 정도가 아니면서 배상이 필요한 경우라면 사용가치, 사용이익상의 종국적 미회복부분에 대한 배상문제로서 오히려 위자료의 보완적 기능에 맡기는 것이 합리적이며 또 자동차판매업자가 아닌 일반사용자가 당해 자동차로부터 향수하는 이익은 사용이익에 그치므로 교환가치의 회복이 고려되어서는 안 되고 따라서 상품차이 이거나 매각이 구체화되어 이미 피해자에게 교환가치화한 경우

38) 吉田秀文/塩崎 勤 編, 「民事交通·労働災害訴訟法」, 青林書院(東京), 1985, 240面.

39) 강산웅, “사고차량의 평가손에 관한 사례 연구”, 「기업법연구」 제20권 제2호, 한국기업법학회, 2005, 329면.

40) 吉田秀文/塩崎 勤 編, 前掲書, 242-243面.

이외에는 인정될 여지가 없다는 등의 이유로 감가손해의 배상을 기본적으로 부정하는 견해가 있다.⁴¹⁾

다만 일본의 보험실무는 대체로 ‘감가손해’의 인정에 있어 소극적인데, 그 논거로는 ① 기능부품의 집합체인 자동차에 있어서는 현재의 발달된 수리기술에 의하여 원상회복이 가능하고, ② 관념적으로 가치가 감소되는 것은 있을 수 있지만 구체적·객관적으로 손해가 생기는 것은 극히 예외적인 사례이며, ③ 사용 후 상당시일이 경과한 차에 대하여는 차의 마모가 현저하기 때문에 피해자가 요구하는 손해가 사고로 인한 가치의 감소인지 차의 사용 자체에 의한 가치의 감소인지를 입증하기도 극히 어렵다는 점을 들고 있다.⁴²⁾

일본 판례⁴³⁾중에는 ‘감가손해’의 인정과 관련하여 교통사고에 의해 자동차가 손상을 입은 경우 피해차량의 소유자가 이를 매각하여 사고당시의 가격과 매각대금의 차액을 손해로서 청구할 수 있는 것은 피해차량이 사고에 의해 물리적 또는 경제적으로 수리불능이라고 인정될 수 있는 상태로 된 경우 외에도 프레임(frame)등 차체의 본질적 구조부분에 중대한 손상이 생긴 것이 객관적으로 인정되고 나아가 피해차량의 소유자가 그 차량을 교체하는 것이 사회통념상 상당하다고 인정될 때에도 포함된다.고 판시한 내용은 참고할 만하다고 생각된다.⁴⁴⁾

3. 감가손해액 산정방법

‘감가손해’를 인정한다 하더라도 피해차량에 대한 멸실, 훼손 당시의 교환가치를 어떻게 산정할 것인가가 문제되는데 실무적으로는 ① 서증 및 증인 등에 의

41) 서울중앙지방법원 교통 산재손해배상실무연구회, 「손해배상소송실무(교통 산재)」, 한국사법행정학회, 2005, 303-304면.

42) 신신희, “자동차의 일부파손으로 인한 수리 후 가격하락과 손해배상의 범위”, 「법조」 통권 579호, 법조협회, 2004, 257면.

43) 해당 판결은 수리가 가능하기는 하나 차체의 중요한 본질적 구조부분이 손괴되어 수리를 한다고 하더라도 숨은 하자가 존재하고 있을 가능성이 많아 통상 계속적으로 사용하는 것이 부적절한 것으로 판단된다고 할 때에 피해자가 수리를 하지 않고 이를 그 상태대로 매도하고 사고 이전의 차량가액에서 그 매도대금을 공제한 나머지 사고로 인한 감가액을 손해액으로 청구할 수 있는지, 즉 일부파손이 있는 경우에도 수리를 하지 않고 곧바로 전파(全破)된 경우와 같은 교환가격의 감소분을 손해로 청구 할 수 있는가 하는 점이 문제된 사안이다.; 박철환, “자동차손괴시의 손해배상의 범위”, 「민사법연구」 제2집, 호남민사법연구회, 1993, 255-256면.

44) 日本最高裁判所. 昭和 49. 4. 15. 民事判例集 第28卷 3号, 385項; 차한성, “불법행위로 인한 차량 파손시 손해배상의 범위”, 「민사판례연구」 제13집, 민사판례연구회, 1991, 136면에서 재인용.

하여 개별적으로 평가하는 방법, ② 정율법(定率法) 또는 정액법(定額法)에 의한 과세상 또는 회계학상의 감가상각의 방법, ③ 감정에 의한 방법 등이 제시되고 있지만 원칙적으로는 동일한 차종, 연식, 형(型)에 같은 정도의 사용 상태와 주행거리를 갖춘 자동차를 중고차시장에서 취득할 때 소요되는 가액으로 평가하는 것이 합리적이라 할 것이다.⁴⁵⁾⁴⁶⁾ 다만 위 ②항의 방법은 당사자 쌍방으로부터 이의가 없는 등의 특별한 사정이 없는 한 받아들이기 어려운 것으로 보고 있지만,⁴⁷⁾ 중고차가격이 형성되어 있지 아니한 경우라든가 감정인에 대한 신뢰성이나 시장가격의 적정성에 대한 의문이 있는 경우에는 위 ②항의 방법을 취하는 것도 타당할 수 있을 것이다.⁴⁸⁾

사실 '감가손해'는 차량의 연수, 사용 상태에 따라서 달라질 뿐만 아니라 손상 및 수리의 내용, 당해 차종의 시장에서의 인기도 등에 의하여 좌우되기 때문에 개별적으로 산정할 수밖에 없고, 획일적인 처리가 어렵기 때문에 원칙적으로 사고차량에 대한 사고 직전의 교환가격과 수리후의 교환가격을 결정함에 있어서 합리적인 근거와 신빙성 있는 증거가 제출된다면 그 차액을 '감가손해'로 인정하는 것이 타당할 것이다.⁴⁹⁾ 그러나 실제로 이를 정확하게 감정할 만한 제대로 된

45) 신신히, 앞의 논문, 242면.

46) 대법원 1991. 7. 12. 선고 91다5150 판결은 중고차에 대한 교환가격의 산정방법에 대해 잘 실시하고 있다. 즉 “중고차가 타인의 불법행위로 훼손된 경우 그 사고 당시의 교환가격은 원칙적으로 그 것과 동일한 차종, 연식, 형, 같은 정도의 사용상태 및 주행거리 등의 자동차를 중고차시장에서 취득할 때 드는 가액으로 정할 것인바, 원심은 원고가 새차 구입가격의 배상만을 고집하면서 중고차 교환가격에 관한 자료를 제시하지 아니한다 하여, 피고가 제출한 중고차시세표를 변론의 전 취지에 비추어 그 진정 성립을 인정한 후 같은 시증의 “현대포터 88년도 상 4,500,000원”이라는 기재에 터잡아 1988년 출고된 이 사건 차와 같은 종류, 같은 상태인 차량의 이 사고 당시 시세는 금 4,500,000원이라고 인정하였으나, (1) 위 중고차시세표는 이 사건 사고일로부터 2월이 넘은 1989. 4. 17. 현재의 중고차가격을 표시하고 있음이 그 기재자체로 명백하여 사고 당시의 중고차가격에 대한 자료로 삼기에는 부적절한데다가, (2) 위 시세표는 자동차를 그 출고일에 따라 상, 중, 하 세 종류로만 구분한 후(1년을 4월 단위로 나눈 듯하다) 각 종류에 대하여 1개의 교환가격만을 표시하고 있기 때문에 ① 같은 상(上) 종류에 속하는 차라 하더라도 심한 경우 4월의 차이가 나는 차들(9.1.에 출고된 차와 12.31.에 출고된 차인 경우)의 교환가격이 동일한 결과가 되어 1988. 12. 27. 출고된 이 사건 차량의 교환가격을 정확하게 평가할 자료로 삼기에는 아직 부족하고 ② 그 기재만으로는 이 사건 차와 사용상태 및 주행거리가 같은 차의 교환가격을 도저히 알 수 없다”는 이유를 들어 원심은 증거가치 없는 증거로 이 사건 차의 사고당시 교환가격을 인정하여 판결에 영향을 미친 위법을 저질렀다고 판시하고 있다.

47) 川井 健/小川 昭二郎/伊藤 文夫/宮原 守男, 前掲書, 104面.

48) 田上富信, 前掲論文, 169-170面; 小林和明, 前掲論文, 241面.

49) 같은 취지의 글로서 신신히, 앞의 논문, 263-264면.

전문가도 없을 뿐더러 설령 전문 감정인에 의뢰하여 감정을 실시할 수 있게 된 경우라도 소가(訴價)가 적어 감정비용을 선뜻 부담하기도 무리가 있고, 수리 후 차량의 운행 등으로 인하여 수리직후의 차량의 상태가 지속적으로 보존되는 경우가 극히 드물기 때문에 합리적인 교환가격을 산정하기가 어려운 것이 현실이다. 특히 수리 후의 교환가격에 관해서는 사고차량을 실제로 처분한 경우 그 실제가격이 일단 기준이 될 수 있을 것이지만 임의처분에 다른 매매가격의 합리성을 인정하기 어렵다는 난점도 있다.⁵⁰⁾

따라서 현재로서는 사고차량의 경우 훼손의 정도에 따라 수리내역이 달라지고 수리비용이 많다는 것은 그만큼 훼손의 정도가 크다는 면을 반영하고 있고, 교환가치의 감소는 그 훼손의 정도에 비례하는 점 등을 감안해서 수리비를 기준으로 ‘감가손해’를 산정하는 방법이 가장 타당하다고 생각된다. 이렇게 ‘감가손해’를 산정하더라도 사고의 정도, 부위, 사고당시의 차량상태, 수리 후 차량의 상태 등을 종합적으로 고려하여 손해액을 산정해야 함은 물론이다.⁵¹⁾

V. ‘감가손해’의 ‘통상손해’ 인정에 대한 타당성을 중심으로

1. 사고차량에 대한 정비실무의 관점에서

수리(修理)의 사전적 의미는 고장이 나거나 허름한 곳을 손보아 고친다는 뜻이고, 구체적 사건에서 이러한 수리가 가능한지 여부는 대상 물건이 가지고 있는 기능 및 가치를 적정히 평가한 후 현재의 기술수준으로 고장 전의 기능 및 가치를 완전히 회복시키는 것이 가능한지 여부를 사회통념에 따라 판정하게 된다. 만일 고장이 난 물건을 외형상 손보아 고쳤다고 하더라도 해당 물건이 가지고 있는 기능 및 가치의 일부를 회복하는데 그칠 수밖에 없다면 이를 수리가 가능한

50) 신신희, 앞의 논문, 264면.

51) 그러나 동일한 훼손의 경우라면 수리를 충실히 한 경우에는 그만큼 수리비가 많이 소요되지만 대신 충실한 수리로 인하여 교환가치의 감소는 적어지고, 반면 수리를 대충할 경우에는 수리비는 적게 소요되겠지만 불충분한 수리로 인하여 교환가치의 감소는 커질 것이므로 단순히 수리비만을 기준으로 할 것이 아니라 그 외에 손상 및 수리의 내용, 사고당시의 교환가치, 기능, 미관상의 장애 유무 및 내용, 당해차종의 시장에서의 인기 등을 종합하여 산정하여야 한다는 견해도 있다.; 小林和明, 前掲論文, 244面.

것으로 평가하기는 어렵다고 할 것이다.

자동차는 최신의 기계, 전자, 전기기술 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 강도나 내구성을 사고 전과 같은 정도로 회복시키는 것은 사실상 불가능한 것으로 평가되는 것이 사실이다.

현재 우리나라 정비공장에서 이루어지고 있는 차량 정비 실무를 살펴보면, 손상된 차량의 골격부를 교정하기 위하여 주로 판금, 산소용접 등의 작업을 하게 되는데, 이들 작업은 차량의 최초 제작방식과는 다른 원리를 사용하는 것으로서 이러한 작업을 한 차량의 경우 그와 같은 작업을 하지 않은 무사고차량의 동일 부위에 비하여 강도와 내구성, 부식가능성 측면에서 훨씬 열등한 상태에 놓이게 된다. 그렇다고 차량을 최초 제작할 때와 같은 방식으로 수리를 한다면 그 비용은 현재의 수리비와 비교가 되지 않을 만큼 상당한 비용이 발생하게 된다.

또한 차량의 주요 골격부가 변형이 발생할 정도로 큰 충격을 받았다면 수많은 부품의 결합으로 이루어진 차량의 나머지 기계, 전자, 전기장치 또한 그 조립구조에 일정한 변형이 발생했을 가능성이 있어 당장 고장이 발생하지는 않더라도 숨은 하자가 잠재되어 있거나 전반적인 내구성 하락이 일어날 가능성이 무사고 차량에 비하여 클 수밖에 없다고 할 것이다. 결론적으로 자동차가 일부 파손되어 수리를 한 경우에는 일반적인 수리방법, 즉 탈착, 교환, 교정, 도장 등의 작업을 통해 안전도에 결함이 없도록 물리적·기술적인 복원수리는 가능하나 주요 부품의 교체나 수리가 필요한 경우에는 사고전과 동일한 성능 및 외관을 갖추도록 완벽한 원상복구의 수리는 사실상 기대하기 어렵다고 할 것이다.⁵²⁾

따라서 사고차량의 경우 차량 수리 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있다는 점에 대한 별도의 입증 없이도 ‘감가손해’를 ‘통상손해’로 인정하는 것이 현재 차량정비실무의 관점에서 보더라도 부합한다고 할 것이다.

52) 윤대권/이해택/남일우/이현규/김용현/윤재근/김주영/하성용, “자동차의 수리후 가치평가방법에 대한 연구”, 「한국자동차공학회논문집」 제22권 제3호, 한국자동차공학회, 2014, 19면.

2. 중고차 거래 현실의 관점에서

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 실정이고 나아가 신차를 구입해서 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 제작 시처럼 차량 전체를 전착도장(電着塗裝)하지 않는 이상 사고 이전의 외관을 완전히 회복하는 것은 불가능하다고 한다.

우리나라에서는 이미 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 통해 사고 유무와 정비규모를 파악하는 한편 전문가인 상태점검기록원으로 하여금 자동차성능, 상태점검기록부를 작성하도록 하여 이를 소비자에게 고지하고 있는바, 현재 중고차 시장에서 사고차량의 경우에는 사고 및 수리규모에 따라 10~30% 정도 감액된 금액으로 거래가 이루어지는 실정은 위에서 본 여러 사정이 사회적 통념으로 굳어진 결과라고 할 수 있다.⁵³⁾

그렇다면 충돌사고로 자동차가 일정 수준 이상으로 훼손된 경우 정비를 통해 종래의 외형을 복구하고 운송 장치로서의 기능에 별다른 문제가 없는 상태가 되어 현재의 기술수준 상 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 것이고 오히려 자동차가 가진 기능 및 가치 중 일부를 회복하는데 그쳤다고 보는 것이 더 합리적이라고 할 것이다.

특히 소비자가 중고차를 구매할 때 중요하게 평가하는 기준은 차량경과 연수, 사고유무, 옵션장착, 안전도 등의 항목이다. 결국 자동차사고로 차량의 주요 골격 부분이라 할 수 있는 백도어리드, 사이드멤버, 리어벤더, 프론트벤더, 휠하우스,

53) 이는 자동차보험회사가 나름의 기준을 정해 일부 ‘감가손해’를 배상하고 있는 것도 크게 보면 이러한 현실을 반영하고 있는 것이라고 볼 수 있다.

필터, 트렁크플로어 등이 손괴되어 이를 교정하기 위해 판금, 교체, 용접, 도장 등의 작업이 이루어진 경우에는 위에서 살펴본 여러 가지 사유들로 인해 해당 자동차의 교환가치가 하락하는 손해를 입었다고 해석하는 것이 타당하다 할 것이다.⁵⁴⁾

3. 법리적 관점에서

교통사고로 인해 차량이 파손된 경우 수리가 가능하더라도 수리비 이외에 감가손해(교환가치 하락)가 있는지 여부에 대한 판단은 피해자의 개별적·구체적 사정과는 전혀 무관한 문제이다. 이는 수리가 완벽하게 이루어지더라도 사고전력이 있는 차량의 경우 중고시세가 하락하는가라는 시장에서의 거래현실에 의한 경험칙의 문제일 뿐이지 불법행위자가 그러한 경험칙을 인식할 수 있었는가에 따라 손해배상의 범위를 달리 보아야 할 아무런 합리적 근거가 없다고 생각한다.

실무적으로도 어떤 손해가 통상 생길 손해인지, 아니면 특별사정에 의하여 생긴 손해인지를 구분하는 한계는 반드시 명백한 것이 아니고 이것을 구별하는 것 역시 실제상 곤란한 경우가 많다. 이 점은 예견가능성의 존부판단에 대해서도 마찬가지로 결론은 원인과 결과 사이의 개연성의 정도와 함께 공평의 관념에 비추어 행위자에게 그 손해를 배상시키는 것이 타당한가 하는 규범적 판단에 의할 수밖에 없을 것으로 본다.⁵⁵⁾

따라서 ‘감가손해’ 역시 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상 수리에 사용가치는 회복될 수 있지만, 그 훼손의 정도가 중대한 경우에는 수리를 하더라도 사용기간의 단축, 기능 및 미관 등의 장애, 사고전력 등에 의하여 그 교환가치가 감소될 수 있고, 이는 일반인이 쉽게 알 수 있는 사회현상의 하나라고 볼 수 있다. 따라서 물건이 대파되어 교환가치가 감소하게 된 경우 그 ‘감가손해’는 마땅히 ‘통상손해’로서 인정되는 것이 마땅하다 할 것이다.⁵⁶⁾⁵⁷⁾

54) 이상의 내용은 서울중앙지법 2015. 8. 13. 선고 2014가단5094121 판결내용을 요약, 정리한 것이다.

55) 우성만, 앞의 논문, 327면.

56) 이보환, 「개정증보 자동차사고손해배상소송」, 육법사, 1993, 461면.

57) 다만 ‘감가손해’는 통상의 사용, 수익에 지장이 없을 정도의 수리가 가능한 경우에 인정되는 경우에 인정되는 것이므로, 수리를 하더라도 안전도에 큰 결함이 있는 물리적 수리불능의 경우나 수리비 및 감가손해의 합계액이 사고 당시의 물건가액을 현저하게 웃도는 경제적 수리불능의 경우에는 그 배상이 부정될 것이다.

4. 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우와 의 불균형의 관점에서

위 대법원 91다28719 판결에 의할 경우 '수리바와' '수리불능으로 인한 교환가치 감소액'이 '통상손해'가 되고, 이 경우 '수리불능으로 인한 교환가치 감소액'의 산정은 '차량의 사고 전 중고시세'에서 '차량의 수리 후 중고시세'를 공제하는 방식으로 산정하게 된다. 즉 사고차량(그랜저승용차)의 가격 하락으로 인한 손해를 사고 전의 평가액인 2,120만원에서 수리 후 피해현상에 따른 평가액(실제매도액)인 1,350만원을 뺀 차액 770만 원으로 산정하였다.⁵⁸⁾

그러나 위 판결의 사안에서 ① 사고차량의 수리가 가능하나 수리를 하더라도 사고전력으로 인해 중고시세가 2,000만원으로 떨어졌다고 가정할 경우에 위 판결의 입장에 의하면 120만원(=2,120만원 - 2,000만원)의 손해는 '특별손해'에 해당하여 불법행위자의 인식가능성이 있을 경우에 한하여 배상책임이 있는데 반해, ② 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 교환가치 감소액(감가손해) 770만원 전부를 '통상손해'로 보아 불법행위자의 인식가능성 유무와 무관하게 배상책임이 있게 된다. 이와 같이 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 교환가치 감소액 전액을 '통상손해'로 보면서도, 수리가 가능한 경우에는 교환가치 감소액을 '특별손해'로 보는 것은 합리적 근거가 없는 차별적 취급이므로 불합리하다고 할 수 있다.⁵⁹⁾

5. 통상손해와 특별손해 구분의 실익 유무 관점에서

수리가 가능한 경우 교환가치 감소액을 '특별손해'로 보게 되면, 불법행위자가 그러한 교환가치 감소사실을 알았거나 알 수 있었을 경우에 한해 배상책임이 있다고 보아야 하는데, 이는 피해자의 개별적·구체적 사정이 아니고, 따라서 불법행위자의 인식가능성을 따질 수 있는 문제도 아니다. 앞서 살펴본 판례들의 결론은 대체로 사고의 정도가 중하고, 엔진룸 등 자동차의 중요부위가 파손된 경우에는 교환가치 감소액을 손해배상범위에 포함시키고 있고, 사고의 정도가 경미하고 트

58) 위 대법원 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결에서도 마찬가지이다.

59) 같은 취지의 의견, 지창구, 앞의 연구논단 참조

링크 등 자동차의 성능에 직접적인 영향이 없는 부위가 파손된 경우에는 교환가치 감소액을 손해배상범위에서 배제하고 있다.

결국 ‘감가손해’와 관련된 실제 소송실무에서는 교환가치 감소사실을 인정할 수 있는지 여부가 문제될 뿐이지, 교환가치 감소라는 손해의 발생사실이 인정됨에도 불구하고 그에 대한 불법행위자가 인식가능성이 없다는 이유로 손해배상범위에서 배제한 판례는 존재하지 않는 것으로 확인된다.⁶⁰⁾ 이와 같이 우리 대법원이 불법행위자의 인식가능성 유무를 개별적, 구체적으로 따져서 결론을 달리하고 있지 않는 이상 수리가 가능한 경우 교환가치 감소액을 ‘특별손해’로 볼 실익도 없다고 생각한다.⁶¹⁾

VI. ‘감가손해’ 산정기준에 대한 개선방안

1. ‘감가손해’ 산정 방법의 개선

‘감가손해’의 내용에 비추어 볼 때 사고당시의 교환가격에서 수리후의 교환가격⁶²⁾을 뺀 금액으로 산정하는 것이 가장 타당할 것이고, 이 경우 교환가격의 산정은 통상 전문가에 의한 감정의 방법에 의하면 될 것이다.⁶³⁾ 물론 차량이 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있다고 하더라도 ‘감가손해’의 인정금액은 물리적 전손인지 또는 경제적 전손인지 여부, 구입연도, 차종, 수리정도 및 부위 등에 따라 차등적으로 산정하면 될 것이다.

그동안 ‘감가손해’의 산정방법에 관한 법원의 판결례를 살펴보면, ① 사고 당시의 교환가격에서 수리차량의 매각대금을 뺀 금액을 인정한 사례,⁶⁴⁾ ② 보험회사

60) 위 91다42883 판결에서는 교환가치 감소사실을 인정하면서 불법행위자가 인식가능성도 인정해서 손해배상범위에 포함시켰고, 위 2012다115298 판결에서는 교환가치 감소사실을 부정하여 손해배상범위에서 배제하였다.

61) 같은 취지의 의견으로 지창구, 앞의 연구논단 참조.

62) 그러나 실제 위 교환가격, 특히 수리후의 교환가격을 적정하게 산정하는 것은 결코 쉬운 일이 아님은 주지의 사실이다.

63) 오지용, 「손해배상의 이론과 실무」, 동방문화사, 2008, 224면.

64) 위 대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결, 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결, 2012. 9. 27. 선고 2012다42437 판결, 서울지법 2001. 10. 26. 선고 2001나42942 판결, 서울지법 2001. 12. 14. 선고 2001나45910 판결 등 참조. 동 판결들은 수리차량의 매각대금을 수리 후 잔존하는 정당한 교

가 피해자에게 교환가치 감소에 따른 감가상각비로 합의하여 지급한 금액을 인정한 사례,⁶⁵⁾ ③ 파손의 정도, 수리 후 차량의 매각대금 등을 고려하여 수리비를 기준으로 산정한 사례⁶⁶⁾가 있다.

그리고 교환가치 하락액을 산정하는 재판실무상의 방법으로는 ① 자동차진단 평가사가 ‘(사)전국 중고자동차매매사업조합연합회’에서 발간하는 중고차 표준시세표에서 주행거리 표준감가표를 적용하여 시세를 설정한 후 자동차 진단보증협회의 승용차계 표준표의 차량종류에 따른 예상 수리비 계수와 수리이력감점 산출표에 의한 예상수리비를 적용하여 산정⁶⁷⁾하는 방법, ② 중고차 표준 감가표에 따른 평가로 ‘(사)전국중고자동차매매사업조합’과 월간 중고차 시세 전문지 ‘카마트’에서 발행하는 전국 중고차 평균시세에 중고차매매업자들이 사용하는 중고차 가격산정 감가표에 따른 교환부위별 감가비를 감액한 금액⁶⁸⁾으로 산정하는 방법이 있는데, ①의 기준을 적용한 가치하락 평가액이 ②를 적용한 경우보다 적은 것이 보통이라고 한다.⁶⁹⁾

일본 재판 실무에서는 중고차시장 가격의 산정은 유한회사 ‘오토가이드’가 발간한 자동차 가격월보에 게재된 가격에 해당 차량의 개별적인 사정(사용상태, 주행거리 등)에 따라 가산 또는 감산을 더하고 있다.⁷⁰⁾

독일의 경우 교환가치 감소액을 모두 통상의 손해라고 보면서도 ‘감가손해’를

환가치로 인정하고 있다.

65) 서울지법 1999. 12. 10. 선고 99나53642 판결.

66) 서울중앙지법 2004. 5. 27. 선고 2003나48920 판결, 인천지법 2001. 7. 6. 선고 2000나7387 판결.

67) 감정평가사에 의하면, 일본의 경우 위 평가방법을 일반적으로 적용하고 있고, 우리나라에서도 이를 그대로 사용하고 있다고 한다. 그러나 수입차와 국산차를 공통으로 적용하고 있는 점, 위 표 중 예상 수리비 계수는 자동차 제작사에서 수리하는 경우를 기준으로 한 것인데, 우리나라의 경우 제작사에서 수리하는 경우보다 공업사에서 수리하는 것이 일반적이고, 공업사에서 수리하는 경우의 수리비가 훨씬 저렴한 점 등이 우리나라의 실정과 안 맞는 부분이라고 한다. 또한 비교적 단순한 산술식으로 손해액의 산정이 용이한 장점이 있으나, 그 평가기준의 근거가 무엇인지 명확하지가 않고 실무에서 간혹 수리예상액이 견적서의 실제 수리비와 상이하게 기재되어 있는 등 그 산정기준의 객관성 및 신뢰성을 담보하기 어렵다는 단점이 있다고 한다.

68) 이 방법은 중고차매매업자들이 사용하는 것이기 때문에 기본적으로 ①의 기준보다 감가액이 높게 책정되는 것이 보통이라고 하고, 감정평가사는 위 중고차 가격산정 표준감가표에 따른 감가율의 평균(감가율 3~5%로 되어 있는 경우 4% 적용)한다고 한다. 이는 중고차시장에서 당사자들이 실제로 거래하는 가액을 반영하고 있다는 장점이 있으나, 그 산정기준의 항목(사고 부위)이 제한적이고 감가율의 폭 또한 넓어 위 ①의 평가방법보다 신뢰성이 더 떨어진다고 할 것이다.

69) 정영하, “자동차 사고로 인한 가치하락 손해”, 「재판실무연구」, 광주지방법원, 2014, 36-37면.

70) 경수근, 앞의 논문, 44-45면.

인정받기 위해서는 사고차량의 손해가 교환가치 감소액을 발생시킬 수 있을 정도로 무거운 것이어야 하며, 사소한 손해(Bagatellschaden)에 관해서는 청구를 허용하지 않고 있다. 어느 정도의 손해가 사소한 것인지는 거래관념에 의하여 결정되어야 하지만 독일 하급심 법원에서는 대체로 수리비(Reparaturkost)가 차량구입 가격(Wiederbeschaffungswert)의 10%를 넘지 않은 경우를 사소한 것으로 이해하고 있다.⁷¹⁾

따라서 우리도 독일의 기준을 원용해서 수리비를 감가손해 인정의 기준으로 삼아 사고차량 가격의 10%를 넘지 않는 경우이거나 주요 부품의 손상이 아닌 경우에는 원칙적으로 교환가치 감소액을 인정해 주지 않도록 하고, 보충적으로 수리비 외에도 사고 전의 차량 가격을 참조해서 차량의 연식·주행실적·전전 매매된 차량의 경력·과거에 사고를 당한 사실·차량의 보존상태 등을 고려해서 결정하면 좋을 것으로 생각된다.⁷²⁾ 독일에서의 위 기준이 우리나라에 그대로 적용되기는 어렵겠지만 우리나라에서도 차량 수명이 길어지고 있는 점을 고려해서 연식이 10년 이상이고 주행실적이 10만km 이상인 경우에는 감가손해액을 인정하는데 있어 신중을 기할 필요가 있다고 본다.⁷³⁾

2. (가칭)자동차 감정평가원 설립

현재 사고차량의 가치하락 평가방법에 대해서는 사고차량과 동일성이 있는 다른 자동차의 매매사례를 비교하여 평가하는 ‘매매사례비교 평가법’, 수리이력에 대한 감점을 적용하여 평가하는 ‘자동차진단평가기준’ 등이 일부 사용되고 있으나, 아직까지 사고차량의 구체적인 수리범위와 방법, 실제 수리비용 등의 객관적인 자료와 중고차시장의 실제 거래 실태를 반영한 평가방법이나 기준은 마련되지 않은 실정이다.⁷⁴⁾

따라서 ‘감가손해’의 명확한 산정기준을 정립하기 위해 ‘(가칭)자동차 감정평가

71) 강신웅, 앞의 논문, 332면.

72) 차량의 가격이 적으면 적을수록 감가손해액도 저렴해 질 것이고 독일의 경우 연식이 5년 이상이고 주행실적이 10만km 이상이면 감가손해를 인정하지 않은 것이 보통이고, 다만 스포츠카나 특수한 차량에 관해서는 주행거리를 더 짧게 평가할 수 있다고 한다.; 강신웅, 앞의 논문, 333면.

73) 이동기, 앞의 논문, 182면.

74) 윤대권/이해택/남일우/이현규/김용현/윤재곤/김주영/하성용, 앞의 논문, 20면.

원을 설립해서 사고차량에 대한 적정 감가손해액 결정과 관련된 분쟁이 발생할 경우에 이를 중재 또는 조정하는 역할을 맡기면 좋을 것으로 생각한다.⁷⁵⁾ 위 기관에서는 사고차량에 대한 차종 및 차량에 따른 수리작업범위, 수리내용 등을 종합해서 수리 후 교환가격을 산정할 수 있는 권한을 부여하고 나아가 '감가손해'의 산정과 관련하여 자동차를 수리하는 과정에서 기존에 사용 중이었던 중고부품이 신품으로 교환되어 원상 복구된 경우 중고품을 신품으로 교환함에 따라 발생한 경제적 차익에 대한 '신규교환차익'에 대한 공제, 해당 교통사고 이전에 있었던 타사고 경력에 대한 조사를 통해 타사고로 인한 감가손해부분에 대한 공제, 사고차량의 소유자 자신이 차량을 사용함으로써 인한 감가손해부분에 대한 공제까지도 세밀한 분석을 통해 증명이 가능하게 된다면 감정 및 평가기관으로서의 공정성과 객관성이 담보될 수 있을 것이라 생각된다.

Ⅶ. 맺는 글

이상에서 '감가손해'라는 이름으로 그 성질, 산정기준 및 손해배상의 범위 등에 관하여 살펴보았다. 우리 상법의 법리에 의할 경우 전손에 이르지 아니한 손해가 발생한 분손(分損)의 경우에는 원상회복에 필요한 비용과 교환가치의 감소액이 보험자가 보상할 손해액이 되는 것이 원칙이다. 따라서 '감가손해' 역시 통상의 손해로서 제한 없이 보험자의 보상범위에 포함되는 것이 타당함은 앞서 살펴본 바와 같다. 이러한 '감가손해'의 산정은 사고당시의 교환가격에서 수리후의 교환가격을 뺀 금액으로 산정하는 것이 가장 타당할 것이고, 이 경우 교환가격의 산정은 위에서 언급한 '(가칭)자동차 감정평가원을 설립해서 전문기관에 의한 감정의 방법에 해결하면 될 것으로 본다.

현재 우리 중고자동차시장의 규모는 매우 커졌고 이로 인해 중고자동차 특히 사고차량에 대한 가격동향을 국민들이 쉽게 파악이 가능해짐으로 인해 중고차에 대한 '감가손해(시세하락분)'를 당연히 피해로 생각하는 법적 인식의 변화가 생겼

75) 같은 취지의 의견으로 김남덕/이정환/오재진/권순익, "한국과 일본의 자동차보험 보상환경 비교 및 고찰-자동차 시세하락손해 및 이륜자동차의 손해사정제도 개선방안을 중심으로", 「손해사정연구」 제9권 제2호, 한국손해사정학회, 2017, 89-90면.

다고 볼 수 있다. 따라서 사고차량에 대한 '감가손해'를 일괄적으로 '통상손해'로 판단해서 피해자들이 정당하고 합당한 피해를 보상받을 수 있도록 객관적이고 공정한 기준을 정립하는 것이 필요하다고 할 것이다. 이를 위해 보험회사 또한 자동차보험표준약관에서 정하고 있는 '감가손해' 인정기준을 손해배상 현실에 맞게끔 상향 조정해서 국민들의 법 감정에 부합할 수 있도록 노력하여야 할 것이다.⁷⁶⁾

위에서 살펴본 쟁점은 자동차사고와 관련된 대물배상 손해와 관련된 논의 중 일부 쟁점에 불과하므로 이번 논의를 통해 인적손해 분야에 있어서 구체적이고 객관적인 법리 및 판례가 집적, 정리된 바와 같이 향후 대물배상 손해 분야에 있어서도 더욱 활발한 논의가 지속되기를 기대해 본다.

76) 같은 취지의 의견, 정영하, 앞의 논문, 41면.

참고문헌

- 강신웅, “사고차량의 평가손에 관한 사례 연구”, 『기업법연구』 제20권 제2호, 한국기업법학회, 2005.
- 경수근, “차량손해 인정 기준에 대한 소고-격락손해 및 대차료를 중심으로”, 『월간손해보험』 통권 제546호, 손해보험협회, 2014.
- 김남덕/이정환/오재건/권순익, “한국과 일본의 자동차보험 보상환경 비교 및 고찰-자동차 시세하락손해 및 이륜자동차의 손해사정제도 개선방안을 중심으로”, 『손해사정연구』 제9권 제2호, 한국손해사정학회, 2017.
- 박세민, 『자동차보험법의 이론과 실무』, 세창출판사, 2007.
- 박철환, “자동차손괴시의 손해배상의 범위”, 『민사법연구』 제2집, 호남민사법연구회, 1993.
- 서울중앙지방법원 교통 산재손해배상실무연구회, 『손해배상소송실무(교통, 산재)』, 한국사법행정학회, 2005.
- 손현기, “자동차 격락손해에 대한 고찰”, 『손해사정연구』 제7권 제2호, 한국손해사정학회, 2015.
- 신신호, “자동차의 일부파손으로 인한 수리후 가격하락과 손해배상의 범위”, 『법조』 통권 579호, 법조협회, 2004.
- 오지용, 『손해배상의 이론과 실무』, 동방문화사, 2008.
- 우성만, “불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상의 손해의 범위”, 『판례연구』, 부산 판례연구회, 1993.
- 윤대권/이해택/남일우/이현규/김용현/윤재근/김주영/하성용, “자동차의 수리후 가치평가방법에 대한 연구”, 『한국자동차공학회논문집』 제22권 제3호, 한국자동차공학회, 2014.
- 이동기, “사고 차량의 교환가치 감소로 인한 손해배상청구”, 『재판실무연구』, 광주지방법원, 2014.
- 이보환, 『개정증보 자동차사고손해배상소송』, 육법사, 1993.
- 정연욱, “불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상의 손해의 범위”, 『대법원판례해설』 제15호, 법원도서관, 1992.
- 정영하, “자동차 사고로 인한 가치하락 손해”, 『재판실무연구』, 광주지방법원, 2014.

정준택, “자동차보험포준약관 개정내용 해설”, 『일간손해보험』 통권 제446호, 손해보험협회, 2006.

조규성, 『자동차보험의 이론과 실무』, 동방문화사, 2017.

지창구, “교통사고로 파손된 자동차의 수리가 가능한 경우 교환가치 하락은 특별손해인가”, 법률신문 연구논단, 2016.

차한성, “불법행위로 인한 차량파손시 손해배상의 범위”, 『민사판례연구』 제13집, 민사판례연구회, 1991.

吉田秀文/塩崎 勤 編, 『民事交通·労働災害訴訟法』, 青林書院(東京), 1985.

川井 健/小川 昭二郎/伊藤 文夫/宮原 守男, 『新版 注解 交通損害賠償法(2)』, 青林書院(東京), 1996.

田上富信, “車兩損害の賠償をめぐる諸問題(下)-西ドイツおよびオーストリアの法狀況と對比して”, 判例評論 338号, 判例時報社, 1987.

小林和明, “車兩損害”, 『裁判實務大系8-民事交通·労働災害訴訟法』, 青林書院(東京), 1985.

<Abstract>

A Study on the Automobile Accidents and the Damage of Depreciation through Judicial Precedents

Principal author : Cho, Gyu Seong

Correspondence author : Kim, Myung Kyu

Article 393(1) of the Civil Act limits the scope of damages arising from non-performance to ordinary damages, and paragraph (2) of the same Article provides, "The obligor is responsible for reparation for damages that have arisen through special circumstances, only if he/she had foreseen or could have foreseen such circumstances."

The term 'ordinary damages' refers to a damage ordinarily arising from non-performance, unless special circumstances exist, in view of generally accepted transactional practices or empirical rules, and damage arising from a special circumstance means a damage incurred due to individual and specific circumstances of the parties involved. Therefore, the driver(perpetrator) of the automobile accident shall compensate for damages arising from non-performance, if he/she knew or should have known the existence of a special circumstance.

There have been many arguments over what the nature of damage of depreciation is whether or not it ordinary damages or special damages. Recently, if a car has suffered partial destruction, the Supreme Court sentenced three rulings to that damage of depreciation is ordinary damages.(the Supreme Court reverse the judgment of the court below, and remand the case to the court below for further proceedings consistent with this opinion)

I agree with the judgment of the Supreme Court. To this study, I proposed that the method of calculating damage of depreciation is deemed reasonable in principle, it is recognized the difference between the exchange price after the repair and the exchange price prior to the accident. However, to evaluate the exchange value of the car after repair, which affects the valuation elements and repair characteristics factors based on this specific accident damaged

condition of the car, repair range, repair methods, repair costs, market transactions, taking into account the vehicle's depreciation appraisal method were investigated.

Key Words : automobile accident, damage of depreciation, compensation for damages, ordinary damages, special damages, the cost of repairs, automobile insurance policy, exchange value