

# 자동차 사고로 인한 격락손해가 통상손해에 해당하는지 여부

- 대법원 2017. 5. 17. 선고 2016다248806 판결 -

부산고등법원 판사 김성식

## 목 차

### I. 사안의 개요

#### 1. 사실관계

가. 당사자 관계

나. 이 사건의 경위

다. 이 사건 사고 이후 수리 현황 등

#### 2. 소송의 경과

가. 원고의 주장

나. 제1심 ⇨ 격락손해 일부 인용

다. 원심 ⇨ 격락손해 배척

라. 대법원 ⇨ 파기환송

### II. 연구

#### 1. 들어가며

#### 2. 사고 차량의 격락손해에 대한 대법원 판례 정리

가. 개관

나. 판례의 정리

#### 3. 격락손해에 대한 기존 대법원 판례의 입장 검토

가. 검토의 필요성

나. 통상손해와 특별손해의 개념 및 구별 기준

다. 자동차보험 실무

라. 중고자동차 시장에서의 사고 차량의 거래 실제

마. 자동차와 건물·선박 등 다른 물건과의 비교

#### 4. 논의의 정리

### III. 대상판결의 의의

# I. 사안의 개요

## 1. 사실관계

### 가. 당사자 관계

1) 원고는 전세여객 자동차 운송사업 및 국내여행 알선업 등을 목적으로 하는 법인으로서 영업용 대형 관광버스(이하 '원고차량'이라 한다)의 소유자이다.

2) 피고 현대해상화재보험 주식회사(이하 '피고회사'라 한다)는 해상, 화재, 자동차 등 손해보험업을 목적으로 하는 법인으로서, A 소유의 덤프트럭(이하 '가해차량'이라 한다)에 관하여 자동차보험계약을 체결한 보험자이며, 피고 김00은 가해차량의 운전자이다.

### 나. 이 사건 사고의 경위

1) 피고 김00은 2014. 7. 20. 경남 청양군 정산면 충의로 청양IC 삼거리에서 가해차량을 운전하던 중 중앙선을 침범하여 운전한 과실로 마주 오던 원고차량을 충돌하는 사고(이하 '이 사건 사고'라 한다)를 일으켰다.

2) 이 사건 사고로 원고차량은 좌우 프론트 웬더, 루프패널, 좌우 프론트 사이드멤버 등이 심하게 파손되었다.

### 다. 이 사건 사고 이후 수리 현황 등

1) 피고회사는 원고차량의 수리비로 56,836,780원을 지출하였는데, 수리 후 시운전 결과 기존 부품에 하자가 생겨 새로 부품을 발주하여 수리하였고, 그 수리비로 22,000,000원을 지출하였다.

2) 한편 원고차량은 2012. 6. 1. 신차 등록된 버스이고, 이 사건 사고 당시 원고차량의 시세는 약 145,000,000원 정도이며, 이 사건 사고로 인한 사고이력은 중고자동차 성능·상태점검기록부의 기재 대상에 해당한다.

## 2. 소송의 경과

## 가. 원고의 주장

이 사건 사고 이전에는 피해차량의 평가금액이 145,000,000원이었으나, 이 사건 사고로 인하여 수리한 이후에도 그 평가금액이 130,000,000원으로 감소하였으므로, 피고들은 원고에게 그 차액인 15,000,000원을 격락손해로 배상할 의무가 있다.<sup>1)</sup>

## 나. 제1심<sup>2)</sup> ⇨ 격락손해 일부 인용

제1심은, 대법원 81다8 판결<sup>3)</sup>, 91다42883 판결<sup>4)</sup>, 2002다6951, 6968 판결<sup>5)</sup>의 법리를 실시한 다음, 아래의 사정 즉, ㉠ 원고차량의 최초 등록일은 2012. 6. 1.로 이 사건 사고 당시 경과 연수가 2년 2개월이 채 되지 않은 점, ㉡ 원고차량의 출고가액은 131,145,455원인데, 이 사건 사고로 인한 차량 수리비용 위 가액의 40%를 초과하는 56,836,780원이 소요된 점, ㉢ 피고회사의 보험약관에는 자동차시세 하락손해에 관하여 자동차 수리비용이 사고 직전 자동차 가액의 20%를 초과하는 경우 출고 후 1년 이하인 자동차는 수리비용의 15%, 출고 후 1년 초과 2년 이하인 자동차는 수리비용의 10%를 지급하도록 되어 있어 출고 후 2년 이하인 자동차라는 제한을 두고 있으나, 2년 초과인 경우에는 교환가치감소가 인정되지 않는다고 볼 합리적 근거는 없는 점, ㉣ 중고자동차 시장에서 자동차 매매를 함에 있어 사고차에 해당하는가를 반드시 확인하고, 중고자동차 가격을 정함에 있어서 수리가 불가능한 부분이 없더라도 사고 이력을 조사하여 감가를 하고 있으며, 일반인들도 사고로 인하여 수리를 하게 되면 경미한 사고가 아닌 이상 중고자동차의 가격이 하락한다는 사실을 인식

1) 원고는 피고들을 상대로 격락손해 15,000,000원 이외에도 사고 당일과 수리 기간 동안의 대차료 29,050,000원, 사고 당일 영업 손해 990,000원도 아울러 청구하였으나, 본 발표문의 주제인 격락손해에 한정하여 살펴보기로 한다.

2) 창원지방법원 마산지원 2015. 11. 12. 선고 2014가단16893 판결.

3) 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우에 있어서 그 손해는 수리가 가능한 때에는 수리비, 수리가 불가능한 때에는 교환가치의 감소가 통상의 손해라 할 것이고, 차량이 충돌사고로 인하여 파손되었으나 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 언제나 상당한 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 또는 이러한 손해가 통상 예견할 수 있는 것이라고 볼 수 없다(대법원 1982. 6. 22. 선고 81다8 판결).

4) 피해 자동차의 파손 부위와 수리에 소요된 비용의 액수에 비추어 수리한다고 하여도 교환가치의 감소가 있을 것으로 보여 지고, 그 정도의 파손이 있는 경우 그 교환가치가 감소되리라는 것은 이를 알 수 있다고 보는 것이 경험법칙에 합치된다(대법원 1992. 3. 10. 선고 91다42883 판결).

5) 불법행위로 인한 손해배상청구소송에 있어, 재산적 손해의 발생사실이 인정되나 그 구체적인 손해의 액수를 입증하는 것이 사안의 성질상 곤란한 경우, 법원은 증거조사의 결과와 변론 전체의 취지에 의하여 밝혀진 당사자들 사이의 관계, 불법행위와 그로 인한 재산적 손해가 발생하게 된 경위, 손해의 성격, 손해가 발생한 이후의 제반 정황 등의 관련된 모든 간접사실들을 종합하여 상당인과관계 있는 손해의 범위인 수액을 판단할 수 있다(대법원 2004. 6. 24. 선고 2002다6951, 6968 판결).

하고 있는 점, ㉠ 중고시세의 차액을 그대로 교환가치 감소액으로 인정하기는 어려우나 적어도 교환가치 감소의 존재 여부를 추인하는 지표의 하나로 볼 수 있는 점 등을 종합하면, 원고차량의 교환가치의 감소가 인정되고, 피고들도 그와 같은 사정에 대한 예견가능성이 있었다고 보인다고 판단하였다. 나아가 격락손해액에 관하여는 원고차량의 경과 연수가 약 2년 2개월 정도인 점을 고려하여, 피고회사 보험약관상의 2년 이하의 자동차에 대한 시세 하락손해 규정을 원용하여 계산한 5,683,678원(=수리비용 56,836,780원×10%)을 한도로 보고, 그 밖에 자동차의 종류, 사고의 내용과 부위, 수리내역과 수리비용의 정도 및 사고 전후의 시가 차액 등을 종합하여 원고차량의 격락 손해액을 위 금액의 범위 내에서 5,000,000원으로 정하였다.

#### 다. 원심<sup>6)</sup> ⇨ 격락손해 배척

반면 원심은, 대법원 2012다115298 판결<sup>7)</sup>의 법리를 실시한 다음, 원고차량이 2012. 6. 1. 등록된 후 약 2년 정도 경과한 후에 이 사건 사고가 발생하였고, 사고 당시 원고차량의 시세는 약 145,000,000원 정도였던 사실, 이 사건 사고로 원고차량의 좌우 프론트 웬더, 루프패널, 좌우 프론트 사이드멤버 등이 손괴되었고, 피고회사는 2014. 12. 2. 원고차량의 수리비로 22,000,000원을 지급하였으며, 원고차량의 수리가 완료된 사실은 인정되나, 나아가 위와 같은 차량 수리에도 불구하고 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는지에 관하여 보건대, 증거에 의하면 이 사건 사고로 인하여 원고차량을 수리하게 되면 주요골격 및 패널의 용접으로 인한 노치효과와 열응력 생성, 인장작업으로 인한 잔류응력 등의 현상으로 인하여 차량의 기계적, 물리적 성질이 변화되고 인장강도, 항복점, 피로강도, 내산화성, 충돌안정성기능 등의 저하로 원상회복이 불가능하다고 하면서도, 그 구체적인 근거는 제시하지 아니하고 있는바, 원고차량이 수리 후 정상 사용 중인 이상 달리 원고차량이 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 있거나, 당연히 교환가치가 감소된다고 할 수 없고 그 외 수리비 이외에 교환가치 하락으로 인한 손해가 있음을 인정할 만한 증거가 없다고 판단하여,

6) 창원지방법원 2016. 8. 24. 선고 2015나36710 판결.

7) 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는 수리가 가능하면 그 수리비, 수리가 불가능하면 그 교환가치의 감소가 통상의 손해라고 할 것이고, 수리가 가능한 경우 그 수리비 이외에 교환가치의 하락으로 인한 손해는 특별손해에 해당한다고 보아야 할 것이다(대법원 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결).

원고의 격락손해 주장을 배척하였다.

## 라. 대법원<sup>8)</sup> ⇨ 파기환송

대법원은 아래와 같은 이유로 원심판결을 파기하였다.

"불법행위로 인하여 물건이 훼손되었을 때 통상의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비, 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 되고, 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다. 한편 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 등에 따라서는 수리 후에도 외부의 충격을 흡수·분산하는 안정성이나 부식에 견디는 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 자동차성능·상태점검자가 해당 자동차의 구조·장치 등의 성능·상태를 점검한 내용 등을 그 자동차의 매수인에게 서면으로 고지하도록 하고 있고(제58조 제1항), 그에 따라 발급하는 중고자동차성능·상태점검기록부에는 사고 유무를 표시하되, 단순수리(후드, 프론트 웬더, 도어, 트렁크리드 등 외관 부위 및 범퍼에 대한 판금, 용접수리 및 교환 포함)가 아니라 주요 골격 부위의 판금, 용접수리 및 교환이 있는 경우(쿼터패널, 루프패널, 사이드실패널 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). 그러므로 자동차의 주요 골격 부위가 파손되는 등의 사유로 중대한 손상이 있는 사고가 발생한 경우에는, 기술적으로 가능한 수리를 마친더라도 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. 이 경우 그쳐

8) 대법원 2017. 5. 17. 선고 2016다248806 판결(이하 '대상판결'이라 한다).

럼 잠재적 장애가 남는 정도의 중대한 손상이 있는 사고에 해당하는지 여부는 사고의 경위 및 정도, 파손 부위 및 경중, 수리방법, 자동차의 연식 및 주행거리, 사고 당시 자동차 가액에서 수리비가 차지하는 비율, 중고자동차 성능·상태 점검기록부에 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 주장·증명하여야 한다.

원심판결 이유 및 기록에 의하면, ① 원고차량은 2012. 6. 1. 신차등록이 된 후 약 2년 정도 경과한 후에 이 사건 사고가 발생하였고, 사고 당시 원고차량의 시세는 약 145,000,000원 정도였던 사실, ② 이 사건 사고로 원고차량은 좌우 프론트 웬더, 루프패널, 좌우 프론트 사이드멤버 등이 심하게 파손되어, 수리 후 시운전 결과 기존 부품에 하자가 생겨 새로 부품을 발주하여 수리하였고, 그 수리비로 22,000,000원이 지급된 사실, ③ 이 사건 사고로 인한 사고이력은 중고자동차 성능·상태점검기록부의 기재 대상에도 해당하는 사실 등을 알 수 있다. 이러한 사실관계를 앞에서 본 법리에 비추어 살펴보면, 원고차량의 연식과 파손 부위 및 정도, 수리에 소요된 비용의 액수 등을 고려할 때 원고차량은 이 사건 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 것이다. 그런데도 원심은 원고의 교환가치 하락분에 대한 손해배상청구를 그 판시와 같은 이유만으로 배척하였으니, 이러한 원심의 판단에는 자동차의 교환가치 하락 및 손해배상의 범위 등에 관한 법리를 오해하여 필요한 심리를 다하지 아니함으로써 판결에 영향을 미친 잘못이 있다."

## II. 연구

### 1. 들어가며

국토교통부 자료에 의하면, 2016년 12말 현재, 국내 자동차 누적 등록건수가

2015년보다 81만 3,000대 늘어난 21,803,351대(증가율 3.9%)로 집계되었고, 국내 자동차 신규등록대수는 183만 5,000대로 2015년 184만 7,000대보다 0.6% 감소하였으나, 중고차 거래 건수는 387만 건으로 2015년 366만 6,000건보다 3.1% 증가하여 신차 등록 대수의 두 배에 이르는 것으로 나타났다.<sup>9)</sup>

이처럼 중고차 거래 규모가 신차 거래 규모를 넘어 계속해서 확대되고 있는 오늘날, 현실적으로 중고차 시세 등에서 사고 차량의 경우 사고 이전보다 수리 이후에 가격하락<sup>10)</sup>이 나타나고 있는데, 이를 법적으로 어떻게 취급할 것인가가 문제된다.

대법원은 종래 타인의 불법행위로 인하여 물건(건물, 선박, 자동차 등)이 훼손된 경우 수리가 가능하면 수리비가, 수리가 불가능<sup>11)</sup>하면 교환가치의 감소가 통상의 손해에 해당하며, 한편 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 언제나 상당한 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 또는 이러한 손해가 통상 예견할 수 있는 것이라고 볼 수 없어 수리된 이후에 교환가치의 감소가 있었다고 하더라도 이는 보호범위를 벗어난 특별손해에 해당한다고 판시하여 왔다.<sup>12)</sup>

그러나 사고 차량에 대하여 수리에도 불구하고 일반적으로 중고차 시장에서 시세하락이 생긴다면 물리적으로는 복구되었을지 몰라도 법률적으로 손해가 완전히 전보되지 않은 것으로 보아야 하는 것이 아닌지, 다시 말해 중고차 시장을 통하여 시세현상을 외면할 수 없다면 오히려 수리를 통하여 시세하락이 발생한다는 경험칙을 인정하는 것이 옳은 것이 아닌가 하는 의문이 든다.

따라서 이하에서는 먼저, 자동차 격락손해에 대한 종전의 대법원 판례들을 정리하여 살펴보고, 그러한 결론이 현재에도 타당한 것인지 여부를 중점적으로

9) 국토교통부 2017. 1. 17.자 보도자료, “자동차 등록대수 2016년 말 2천 2백만 대 육박 - 전기차는 1만대 돌파, 5년 만에 31배 증가 -”, 1~4면 참조.

10) 자동차 사고로 인하여 수리가 가능한 경우라고 하더라도 수리를 마친 후에 사고 전보다 차량의 가격이 하락하여 실질적으로 교환가치가 감소하는 손해를 학계나 실무에서는 이른바 **평가손, 격락손해, 가격하락손해, 감가손해, 시세하락손해** 등으로 지칭하고 있다. 이동기, 사고 차량의 교환가치 감소로 인한 손해배상청구, 재판실무연구(2013), 광주지방법원, 169면 참조.

11) 수리가 불가능한 경우로는 **물리적 수리불능**(물건이 대파되거나 본질적 구조부분이 파손되는 등 기술적으로 수리가 불가능한 경우)과 **경제적 수리불능**(기술적으로 수리가 가능하나, 수리비용이 과다하여 사고 당시 물건의 교환가격을 현저하게 웃도는 경우)이 있다. 수리불능에 관하여 보다 자세한 내용은 우성만, 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상의 손해의 범위, 판례연구 제3집(2003), 부산판례연구회, 315~316면 참조.

12) 대법원 1991. 6. 11. 선고 90다20206 판결(건물), 대법원 1989. 6. 27. 선고 87다카1966 판결(선박), 대법원 1978. 6. 13. 선고 78다635(자동차) 등.

검토한 다음, 대상판결이 갖는 의미에 대하여 살펴보기로 한다.

## 2. 사고 차량의 격락손해에 대한 대법원 판례 정리

### 가. 개관

자동차 사고로 차량이 파손되었으나 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 사고 차량의 격락손해를 손해배상의 범위에 포함시킬 것인지 여부에 관한 대법원 판례의 입장을 정리하면 다음과 같다.

#### 1) 특별손해로 보면서 예견가능성을 부정한 사례

##### ① 대법원 1971. 5. 24. 선고 71다544 판결

원심은 이 사건 사고로 인하여 원고회사 소속 총북영 201호 삼륜화물차의 전조등과 유리등 전면부분이 파손되고 후렘이 휘어지고 이그러지는 등 손상을 입기는 하였으나 그 수리가 가능하고 그 수리비는 금 187,620원이 소요되고 수리된 차는 사고당시의 차에 비하여 30퍼센트 즉 금 222,000원(740,000×30/100) 상당의 가격감액이 된다고 단정한 후 그렇다면 원고가 입은 손해는 특단의 사정이 없는 한 위 수리비와 감가액을 합산한 금액인 금 409,620원 임으로 피고는 이를 원고에게 배상할 의무가 있다고 판단하였다.

그러나 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(대법원 1970.9.22. 선고 70다649 판결) 이 사건에서 원판결이 원고 소유 삼륜화물차는 그 수리가 가능하다고 판단한 이상 다른 특별한 사정이 없는 이상에는 그 특별손해에 해당하는 원판시 가격감액으로 인한 손해는 이를 피고에게 배상시킬 수 없는 것이라 할 것임에도 불구하고 원심이 이에 해당하는 금 222,000원의 지급을 피고에게 명한 것을 잘못이라 할 것이고(이하 생략)

##### ② 대법원 1982. 6. 22. 선고 81다8 판결 ⇨ 제1심에서 실시한 판례

불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는 수리가 가능하면 그 수리비, 수리가 불가능하면 그 교환가치의 감소가 통상의 손해라고 할 것이고, 원심이 인정한 사실에 의하면, 원고 회사의 사고버스는 이 사건 사고로 손해

를 입어서 이를 수리하였다는 것이니, 원고가 위 버스의 10분지 1 상당의 교환가치 감소액의 지급을 구하는 것은 특별한 손해라 할 것이고, 기록을 살펴 보아도 특별 사정의 존재와 그 사정을 피고가 알았거나 알 수 있었다는 주장 입증에 없으므로 이와 같은 취지로 판단하여 이를 배척한 원심의 조처는 정당하고, 버스가 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 특별손해에 관한 법리 오해가 있다고 할 수 없다.

**㉓ 대법원 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결** ⇨ 원심에서 실시한 판례 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는 수리가 가능하면 그 수리비, 수리가 불가능하면 그 교환가치의 감소가 통상의 손해라고 할 것이고, 수리가 가능한 경우 그 수리비 이외에 교환가치의 하락으로 인한 손해는 특별손해로 해당한다고 보아야 할 것이다.

원심은 그 채택 증거를 종합하여 판시와 같은 사실을 인정한 다음, 원고 차량이 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 남아있다고 할 수 없고, 그 파손 부위도 차량 후미 트렁크 및 양쪽 사이드 패널 등일 뿐 엔진룸에는 아무런 피해가 없었으며 손괴된 부품은 모두 교체되었으므로 위 파손 부위를 수리한다고 하여 당연히 교환가치가 감소된다고 할 수도 없으므로, 원고 차량의 교환가치 하락으로 인한 손해는 인정되지 아니한다고 판단하였다.

앞서 본 법리와 기록에 비추어 살펴보면, 원심의 위와 같은 판단은 정당하고, 거기에 물건의 교환가치 감소로 인한 손해배상책임에 관한 법리를 오해하는 등의 위법이 없다.

## 2) 특별손해로 보면서 예견가능성을 긍정한 사례

**㉔ 대법원 1992. 3. 10. 선고 91다42883 판결** ⇨ 제1심에서 실시한 판례 원심은 나아가 이 사건 사고로 인하여 원고 자동차의 수리를 위하여 최초로 산출된 수리견적비는 금 5,467,000원이나 실제로는 금 4,289,800원의 수리비가 소요되었다고 인정하고, 이 사건 사고로 파손된 원고 자동차가 수리는 되었으나 교환가치의 감소가 있었음을 이유로 피고에게 그 배상을 구하는 부분에 대하여는, 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는 수리가 가능한 때에는 그 수리비, 수리가 불가능한 때에는 교환가치의 감소가 통상의

손해라 할 것이고, 이 사건 사고의 경우와 같이 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, 원심이 믿지 아니하는 증인 조경옥의 일부 증언 외에 갑 제13호증의 1, 2의 각 기재만으로는 이를 인정하기에 부족하고 달리 증거가 없다는 이유로 이를 배척하였다.

그러나 갑 제7호증(견적서)에 기재된 원고 자동차의 수리를 요하는 부위나 부속품에 관한 내용<sup>13)</sup>과, 갑 제9호증의 1,2(사진)에 나타난 원고 자동차의 파손부위를 살펴보고 원고 자동차의 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 할 것이다.

그렇다면 원심이 원고 자동차의 교환가치의 감소가 있었는지 여부를 확정하지도 아니하고, 피고들이 이 사실을 알 수 있었다고 인정되지 아니한다고 인정하여 원고의 이 부분 청구를 배척한 것은 위법하다고 할 것이고, 논지도 이유 있다.

### 3) 수리 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있어 통상손해에 해당한다고 본 사례

#### ㉞ 대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결

불법행위로 인하여 소유물이 훼손되었을 때의 통상의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비가 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 보아야 할 것이다.

원심이 적법하게 확정된 사실에 의하면, 원고 소유의 그랜저승용차는 이 사건 사고로 인하여 차체의 뒷바닥 및 구재(構材)가 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 손상

13) 앞뒤 범퍼, 트렁크, 연료탱크, 프레임 등 75개 항목에 이른다. 우성만, 위 논문, 313면 참조.

으로 말미암아 사용기간의 단축, 기능 및 미관상의 장애 등과 사고전력이 남아 있게 되어 그 가격의 감소나 평가의 하락에 상당하는 손해가 생겼다는 것이므로, 원심이 이 사건 사고로 인한 통상의 손해에 위 차량의 수리비 외에 위 가격하락으로 인한 손해도 포함된다고 판단하였음은 정당하고 거기에 소론과 같은 재물손괴로 인한 손해배상의 범위에 관한 법리를 오해한 위법이 있다고 할 수 없다.<sup>14)</sup>

#### ⑥ 대법원 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결

불법행위로 인하여 물건이 훼손되었을 때의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비가 되고, 만일 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 그 통상의 손해액이 되는 것인바, 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다고 할 것이다.

원심판결 이유 및 기록에 의하면, 1999. 10. 28. 피고가 소유·관리하는 철탑의 하자로 말미암아 원고 소유의 이 사건 승용차가 뒷범퍼 및 트렁크로부터 앞좌석 사이에 이르는 광범위한 부분이 수리비 합계 금 6,110,000원이 소요되도록 파손된 사실(원심판결 제2면 제17행의 금 6,286,940원은 금 6,110,000원의 오기로 보인다), 이 사건 승용차는 1999. 6. 7. 출고되어 약 4,000km 정도 밖에 주행하지 아니한 새차로서 중고차 시장에서 적어도 금 38,700,000원 이상의 매매가격이 형성되어 있었는데, 이 사건 사고로 인하여 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. 이 사건 승용차를 당시의 정당한 시가인 금 21,000,000원에 매도한 사실을 각 인정할 수 있는바, 앞서 본 법리에 비추어 볼 때, 위와 같이 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다고 할 것이므로, 피고는 원고에게 위 수리불능으로 인한 교환가치 감소액인 금 17,700,000원(금 38,700,000원 - 21,000,000원)의 손해를 배상할 책임이 있다고 할 것이다. 같은 취지의 원심의 사실인정과 판단은 모두 수긍이 가고, 거기에 상고이유에서 지적하는 바와 같이 이 사건 차량의 수리불가능 여부 및 수리

14) 제1심 및 원심 판결문에 따르면 원고 소유의 그랜저승용차는 사고 당시 출고한지 3개월 11일, 주행거리 10,749km이었고, 사고로 인한 수리비로 3,671,603원이 지출되었다. 한편 위 대법원 판결은 위 그랜저승용차의 가격하락으로 인한 손해액을 사고전의 평가액인 21,200,000원에서 수리 후 피해현상에 따른 평가액(실제매도액)인 13,500,000원을 뺀 차액인 7,700,000원 상당이라고 인정한 원심의 판단을 수긍하였다.

후의 교환가치에 관하여 필요한 심리를 다하지 아니하고 채증법칙을 위배하여 사실을 잘못 인정한 위법이나, 손해배상의 범위에 관한 법리오해의 위법이 있다고 할 수 없다.

## 나. 판례의 정리

### 1) 특별손해 입장 견지

대법원은 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결(㉓판결)에 이르기까지, 건물이나 선박 등 다른 물건들과 마찬가지로, 자동차에 관하여도 그 수리가 가능한 경우 수리 후 수리비 외에 언제나 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다고 할 수 없어 그러한 교환가치의 감소에 따른 손해는 특별손해에 해당한다는 원칙적 입장을 견지하여 오고 있다.

그에 따라 대법원은 사고 차량에 관하여, ㉑ 수리 불능이 없는 경우 원칙적으로 교환가치 감소액을 특별손해로 보면서도 상대방의 예견가능성을 인정하거나, ㉒ 수리 후에도 남아있는 손상 부분을 일부 수리불능으로 보고 해당 부분으로 인한 교환가치 감소액을 통상손해로 인정하는 방법으로, 수리비 외에 교환가치 감소액을 손해배상의 범위에 포함시켜 왔다.

### 2) 판단 기준

교환가치 감소액을 특별손해로 인정한 1970~1980년대의 판결(가령 ㉑, ㉒판결)은 '가해자가 특별한 사정을 알았거나 알 수 있었을 경우'에 한하여 손해배상책임을 인정할 수 있다고 하면서도, 어떠한 경우에 예견가능성이 인정될 수 있는지에 관한 구체적인 기준을 제시하지는 아니하였다.

그 후 91다42883 판결(㉔판결)에 이르러 사고 차량의 '파손부위'와 '수리에 소요된 비용의 액수'에 비추어 ㉑ 교환가치의 감소가 있었다는 점과 ㉒ 가해자가 교환가치가 감소될 것을 알 수 있었다는 점을 모두 인정함으로써, 사고 및 손상의 정도에 따라 특별손해의 배상을 인정할 수 있다는 기준을 제시하였다.

한편, 일부 수리불능으로 인한 통상손해를 인정한 2건의 판결(㉕, ㉖판결)을 보면 모두 사고 차량의 '주요부분이 파손'되었을 뿐만 아니라 객관적인 증거에 의해 '원상복구가 불가능한 상태'임이 인정된 경우였다.

### 3) 하급심의 동일 쟁점 판단 동향

실무상 격락손해에 대한 사건이 대부분 소액사건으로 제기되고 있는 관계로 대법원에서는 구체적인 판시를 내지 않고 상고기각을 하는 경우가 많으나, 아래 표에서 보듯이 대법원에 상고된 사건들의 해당 하급심 대부분은 위와 같은 기존 대법원의 판단 기준에 따라 격락손해에 대하여 판단하고 있는 것으로 평가된다.

- 대법원 2014. 12. 11. 선고 2014다53967 판결
  - 원심(의정부지법 2013나14669): 통상손해 및 특별손해 주장 배척 ⇨ 소액사건으로 상고기각
- 대법원 2015. 2. 12. 선고 2014다79174 판결
  - 원심(서울동부지법 2013나9255): 통상손해 주장 배척 ⇨ 심리불속행기각
- 대법원 2015. 11. 27. 선고 2015다231276 판결
  - 원심(서울중앙지법 2014나39830): 통상손해 및 특별손해 주장 배척 ⇨ 소액사건으로 상고기각
- 대법원 2016. 3. 18. 선고 2016다217291 판결
  - 원심(서울북부지법 2015나32224): 특별손해 + 예견가능성 인정 ⇨ 소액사건으로 상고기각
- 대법원 2016. 6. 23. 선고 2016다9773 판결
  - 원심(인천지법 2015나12383): 특별손해 + 예견가능성 인정 ⇨ 소액사건으로 상고기각
- 대법원 2016. 10. 13. 선고 2016다34472 판결
  - 원심(대구지법 2015나15588): 특별손해 + 예견가능성 인정, 심리불속행기각

위 하급심 사건들 중 격락손해 주장을 배척한 사례의 경우, 원고가 통상손해로 주장하는지 특별손해로 주장하는지 여부에 따라 수리 후에도 일부 수리불능 부분이 남아있다는 점을 인정할 수 없다고 판단하거나 가해자의 특별손해에 관하여 알았거나 알 수 있었음을 인정할 수 없다고 판단하되, 원고가 통상손해와 특별손해를 모두 주장할 경우 먼저 일부 수리불능 여부를 판단한 다음 예견가능성 인정 여부를 판단하는 것으로 분석되었다.

한편 위 하급심 사건들 중 격락손해 주장을 인용한 사례의 경우, 원고가 특별손해 주장만을 하였던 관계로 특별손해로 보고 가해자의 예견가능성을 인정

하는 방식을 취하고 있는 것으로 분석되었다(원고가 통상손해로 주장한 다른 하급심 사례를 보면, 수리 후 일부 수리 불가능 여부를 먼저 판단하는 방식을 통하여 수리 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아있다고 보아 통상손해로 인정하였다<sup>15)</sup>).

위 하급심 사건들의 구체적인 사실관계를 정리하면 아래 표와 같다.

사건번호	파손 부위 및 수리 내용	수리비 액수	사고 당시 시세, 연식, 차종 등	인정 손해액
의정부지법 2013나14669	후드, 오른쪽 앞 웬더 부분이 파손되어 부품 교환 및 도장	5,351,000원	<ul style="list-style-type: none"> <li>연식 3년</li> <li>차종 제네시스</li> </ul>	-
서울동부지법 2013나9255	차량 뒷부분(차축, 프레임, 차체외판) 파손. 구체적인 수리 내용은 판결문상으로는 확인 안 됨	46,250,000원	<ul style="list-style-type: none"> <li>연식 2년</li> <li>차종 벤츠</li> </ul>	-
서울중앙지법 2014나39830	(원고1 차량) 좌측 뒷문짝과 웬더 부분이 파손되어 왼쪽 리어도어와 리어웬더 교환	1,916,000원	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고 당시 시세 24,275,000원</li> <li>연식 9개월</li> <li>차종 YF쏘나타</li> </ul>	-
	(원고2 차량) 우측 앞범퍼와 웬더 부분이 파손되어 후드, 양쪽 프론트웬더 교환, 양쪽 프론트사이드멤버, 프론트휠하우스 교환	7,802,190원	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고 당시 시세 69,500,000원</li> <li>연식 47일</li> <li>차종 에쿠스</li> </ul>	-
	(원고3 차량) 후미 부분, 차량이 밀리면서 앞부분까지 파손되어 후드, 백도어 교환, 양쪽 프론트사이드멤버, 트렁크바닥패널, 양쪽 리어사이드멤버 판금	1,436,970원	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고 당시 시세 11,510,000원</li> <li>연식 80일</li> <li>차종 레이</li> </ul>	-
	(원고4 차량) 좌측 옆부분이 파손되어 왼쪽 프론트도어, 리어도어, 센터필러, 리어웬더 교환, 왼쪽 사이드스텝패널 판금	1,820,310원	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고 당시 시세 15,310,000원</li> <li>연식 2년 10개월</li> <li>차종 YF쏘나타</li> </ul>	-
	(원고5 차량) 후미 부분이 파손되어 오른쪽 리어웬더, 리어패널, 트렁크리드 교환, 양쪽 리어사이드멤버, 트렁크플로워패널 판금	4,748,780원	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고 당시 시세 10,655,000원</li> <li>연식 3년 4개월</li> <li>차종 SM3</li> </ul>	-
	(원고6 차량) 후미 부분이 파손되어 백패널, 트렁크리드 교환, 리어플로워패널,	판결문상으로는 액수를 알 수 없음	<ul style="list-style-type: none"> <li>사고 당시 시세 15,900,000원</li> <li>연식 87일</li> </ul>	-

15) 이 경우의 하급심 사례로는 부산지방법원 2013. 7. 12. 선고 2013나2488 판결(확정).

	양쪽 리어플로워사이드멤버 판금		▪ 차종 아반떼	
서울북부지법 2015나32224	연쇄추돌로 차량 정면, 좌측면 및 좌후면 부분이 크게 파손되어 후드, 좌측 앞 뒷문, 뒷 패널, 좌측 뒷 휠더, 좌우측 앞 휠더, 후방 문D필러 교환	9,028,246원	▪ 사고 당시 시세 21,200,000원 ▪ 연식 3년 3개월 ▪ 차종 쏘렌토	3,458,000원 <sup>16)</sup>
인천지법 2015나12383	연쇄추돌로 차량 앞뒤가 광범위하게 파손되어 프론트범퍼, 좌측 휠더, 리어범퍼, 테일게이트, 콘덴서, 양쪽 헤드램프 교환, 좌측 쿼터패널, 우측 프론트휠더, 프론트패널 판금도장 등 41가지의 작업과 58개의 부품 교체	7,791,960원	▪ 사고 당시 시세 26,390,000원 ▪ 연식 2년 3개월 ▪ 차종 싼타페DM	5,421,860원
대구지법 2015나15588 (본소) 2015나19054 (반소)	좌측 측면 부분이 광범위하게 파손되어 여러 차례 정비·점검 받음	4,907,100원	▪ 사고 당시 시세 12,500,000원 ▪ 연식 6개월	3,170,000원

### 3. 격락손해에 대한 기존 대법원 판례의 입장 검토

#### 가. 검토의 필요성

사고 차량의 격락손해에 대한 기존 대법원 판례의 입장은, 사고 차량의 파손 부위와 수리비의 액수 등에 비추어 파손의 정도가 중한 사안에 한하여 격락손해를 인용하되, 실제 재판 과정에서 감정결과 등 객관적인 증거에 의해 수리불능이 인정된 경우는 통상손해로 보고, 그렇지 않은 경우에는 특별손해로 보고 가해자의 예견가능성 여부를 판단하고 있는 것으로 정리할 수 있을 것이다.<sup>17)</sup>

대법원이 사고 차량의 파손 부위와 수리비 등을 기준으로 사소한 파손의 경우를 제외하고 파손의 정도가 중한 사안에 한하여 격락손해를 손해배상의 범위에 포함시켜 판단한 것은 타당하다고 본다.<sup>18)</sup> 그러나 손해배상의 범위에 포

16) 다만, 이 사건에서는 새벽 시간에 도로변에 차량을 불법주차한 원고의 잘못도 사고의 발생 및 손해의 확대에 기여한 것으로 판단하여 피고의 책임을 85%로 제한하여 2,939,300원(= 3,458,000원 × 0.85)의 범위에서 인용하였다.

17) 같은 취지의 견해로는 이동기, 위 논문, 176면.

18) 일본에서도 격락손해에 해당하기 위해서는 차체의 본질적 구성부분에 손상이 있을 것을 요하고 있고, 독일에서도 사소한 파손의 경우에는 격락손해를 부정하고 있다. 격락손해에 대한 외국법제의 비교에 관하여는 강신웅, 사고차량의 평가손에 관한 사례 연구, 기업법연구 제20권(2006), 사단법인 한국기업법

합되는 격락손해가 통상손해인지 특별손해인지를 규명함에 있어서 소송실무상의 문제인 증거방법을 기준으로 삼은 것은 무언가 어색하다. 예를 들어 앞서 본 ⑤, ⑥ 판결의 사안에서 원고가 소송 미속 등으로 감정서 등 수리가 일부 불가능한 사실을 증명할 만한 객관적인 증거를 제대로 제출하지 못한 경우 기존 대법원 판례의 입장을 그대로 견지한다면 통상손해로 인정받기 어려울 것이다. 격락손해가 문제되는 두 사안에서 파손의 정도가 모두 중함에도 일부 수리불능을 인정할 만한 객관적 증거 제출 여하에 따라 어느 때는 통상손해로, 어느 때는 특별손해로 보는 것은 바람직하지 않다고 생각한다. 이러한 맥락에서 소송실무상의 증거방법과 구별하여 손해배상 범위의 영역, 즉 통상손해와 특별손해의 개념과 본질 등에서 격락손해의 법적 성질을 도출할 필요가 있다.

또한, 앞에서 언급한 바와 같이 사고 차량에 대하여 수리에도 불구하고 일반적으로 중고차 시장에서 시세하락이 생긴다면, 파손의 정도가 비교적 중한 사고 차량의 경우 수리기술의 발달에 따라 물리적으로는 복구되었을지 몰라도 법률적으로는 손해가 완전히 전보되지 않은 것으로 보고 수리를 통하여 시세하락이 발생한다는 경험칙을 인정하는 문제와 관련하여, 자동차보험 실무와 중고자동차 시장에서의 사고 차량의 거래 실재를 살펴 볼 필요가 있다.

끝으로, 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 손해배상의 범위에 관하여 자동차와 건물·선박을 구분하지 않는 입장을 취하고 있는 기존 대법원 판례와 관련하여, 자동차와 건물·선박을 달리 취급할 필요성이 있는지를 검토할 필요가 있다.

## 나. 통상손해와 특별손해의 개념 및 구별 기준

### 1) 개념

통상손해, 특별손해라는 용어는 채무불이행으로 인한 손해배상의 범위를 규정한 민법 제393조<sup>19)</sup>에서 그 근거를 찾을 수 있는데, 불법행위로 인한 손해배상의 범위에 관하여 민법 제763조는 민법 제393조의 규정을 준용하고 있다. 종래 우리나라의 통설 및 다수의 판례는 민법 제393조가 손해배상의 범위에

학회, 328~347면 참조.

19) 제393조(손해배상의 범위) ① 채무불이행으로 인한 손해배상은 통상의 손해를 그 한도로 한다.

② 특별한 사정으로 인한 손해는 채무자가 그 사정을 알았거나 알 수 있었을 때에 한하여 배상의 책임이 있다.

관한 상당인과관계설<sup>20)</sup>을 규정한 것으로 보아 왔다.

한편 민법에는 통상손해와 특별손해에 관한 개념정의가 없는데, 일반적으로 통상손해는 당해 불법행위에 의하여 사회관념상 통상 생기는 것으로 인정되는 손해, 객관적으로 보아 상당한 정도로 예측이 가능한 손해를 말하고,<sup>21)</sup> 특별손해는 통상손해에 해당하지 아니하는 그 밖의 손해로서 당사자의 개별적·구체적 사정에 의한 손해 또는 어떠한 가해행위가 특별히 주어진 여건에서 이례적으로 발생하게 한 확대·추가 손해를 말한다.<sup>22)</sup>

부연하면, 통상손해란 어떤 가해행위를 통하여 보통 발생한다고 여겨지는 손해로서, 이에 대하여는 합리적 일반인의 관점에서 손해 발생에 대한 예견이 기대된다. 따라서 만약 가해자가 개인적으로 그 같은 예견을 하지 못하였다고 하더라도 법익보호에 대한 신뢰에 입각하여 그 배상가능성을 인정하게 된다. 이런 한도에서 피해자는 통상손해의 경우에는 가해자의 예견가능성을 별도로 입증할 어려움으로부터 벗어나게 된다. 그에 반하여 특별손해, 즉 어떤 가해행위가 특별히 주어진 여건에서 이례적으로 발생케 한 확대, 추가 손해에 대하여는 통상적으로는 그렇지 않더라도 적어도 가해자에게는 예견될 수 있었어야만 비로소 배상책임이 긍정될 수 있다. 이때 가해자에게 필요한 예견가능성의 대상은 발생한 손해 자체가 아니라 - 영미의 판례 표현을 빌리면 - 손해의 대략적 경위와 종류, 즉, '특별한 사정'(제393조 제2항 참고)이라고 할 것이다.<sup>23)</sup>

요컨대, 통상손해의 경우 피해자(채권자)는 가해행위와 손해 사이에 상당인과관계만 인정된다면 그 손해액만을 증명하면 되나, 특별손해의 경우 피해자(채권자)가 특별한 사정 및 예견가능성을 증명하여야 한다.<sup>24)</sup>

## 2) 구별 기준

판례는 통상손해와 특별손해의 구별 기준에 관하여 명시적으로 판시하지는

20) 제393조 제1항은 상당인과관계의 원칙을 선언한 것이고, 제2항은 절충설의 입장에서 일반인이 알고 있었던 사정과 채무자 본인이 알았거나 알 수 있었던 사정을 기초로 하여 인과관계의 유무를 판단하여야 한다는 규정이라고 해석하는 견해를 말한다. 그러나 상당인과관계설이 아니라 제393조의 문언에 규정된 통상손해 및 특별손해의 개념에 기초하여 손해배상 범위의 문제를 다루어야 한다는 견해도 유력하게 제기되고 있다. 주석 민법 채권총칙(1), 제4판, 832~836면 참조.

21) 대법원 1989. 12. 26. 선고 88다카6761 전원합의체 판결, 대법원 2008. 12. 24. 선고 2006다25745 판결, 대법원 2009. 7. 9. 선고 2009다24842 판결 등.

22) 주석 민법 채권각칙(6), 제3판, 184면, 대법원 2014. 2. 27. 선고 2013다66904 판결 등.

23) 이 부분은 김상중, 민법 제763조에 의한 채무불이행 책임규정의 불법행위 책임에의 준용의 입법적 타당성, 민사법학 제62호(2013), 201~202면을 인용하였다.

24) 민법주해 IX, 채권(2), 537~544면.

않고, 각 사안에서 통상손해와 특별손해 해당 여부를 개별적으로 판단하고 있는 것으로 보인다. 즉 어떤 가해행위에 따라 대체로 발생한다고 여겨지는 손해가 아닌 한 이를 특별손해로 분류하여 일단 배상가능성에 대한 소극적 평가에서 출발하였다가 개별 사안에서 피해자가 주장·증명한 가해행위 경위, 태양, 침해법익의 내용 등을 종합적으로 고려하여 최종적으로 그 배상 여부를 판단함으로써 손해배상의 범위를 개별적으로 확대해 주고 있다.<sup>25)</sup>

채무불이행과 달리 서로 관계없는 자 사이에서 발생하는 것이 보통인 불법행위의 경우 통상손해와 특별손해의 개념을 명확하게 구별하기 어려운 측면이 있는 것이 사실이다. 나아가 특별손해에서의 예견가능성과 관련하여 불법행위 시에 가해자가 이미 알고 있거나 알 수 있었던 사정을 상정한다는 것이 어렵다고 볼 수도 있다. 그러나 다른 한편으로는 가해자로서는 적어도 불법행위에 이른 순간 불법행위에 이른 경위 및 태양, 침해법익의 내용 및 정도 등에 관하여 인식할 수 있다고 할 것이므로, 반드시 불법행위 시에 가해자가 이미 알고 있거나 알 수 있었던 사정을 상정하기 어렵다고 할 수도 없다.

따라서 어떤 손해가 통상손해인가 특별손해인가는 각각의 구체적인 경우에 따라서 결정되어야 하지만, 특별손해에서의 예견가능성 판단은 결국 가해자에게 예견을 기대할 수 있었는지에 관한 규범적 가치판단으로 귀결될 수밖에 없다.<sup>26)</sup>

## 다. 자동차보험 실무

자동차보험에서 격락손해를 처음으로 보상하기 시작한 것은 2001. 8. 1. 금융감독원이 자동차보험 표준약관을 개정하여 대물배상의 범위에 자동차 시세하락손해를 규정한데서 비롯되었는데, 당시 약관 내용은 다음과 같다.

<p>&lt;별표2&gt; 대물보상 지급기준</p> <p>6. 자동차 시세하락손해</p> <p>사고일 현재 피해차량이 출고일로부터 1년 이내 차량으로서 피해차량의 실제 수리비가 차량가액의 30%를 초과하는 경우 수리비의 10%를 지급한다.</p>
---

그 후 2006. 4. 1. 위 약관의 개정을 통하여 아래와 같이 배상범위를 확대하

25) 김상중, 위 논문, 206면.

26) 민법주해 IX, 채권(2), 543~544면 참조.

였으며, 현재까지 아래 기준이 적용되고 있다.<sup>27)</sup>

<별표2> 대물보상 지급기준

6. 자동차 시세하락손해

사고로 인한 자동차(출고 후 2년 이하인 자동차에 한함)의 수리비용이 사고 직전 자동차가액의 20%를 초과하는 경우 출고 후 1년 이하인 자동차는 수리비용의 15%, 출고 후 1년 초과 2년 이하인 자동차는 수리비용의 10%를 지급함

그러나 위와 같은 표준약관 개정에도 불구하고 여전히 현실적인 중고차 가격 하락분에 미치지 못하는 제한적인 범위에서만 격락손해를 인정한다는 비판이 계속해서 제기되어 왔고, 그에 따라 약관 개정에 대한 요구도 지속적으로 제기되고 있으나, 금융감독원에서는 피해 보상 범위를 넓힐 경우 보험료 인상요인이 될 것을 우려하여 범위 확대에 신중한 입장을 보이고 있다.<sup>28)</sup>

이러한 보험약관의 존재 및 불충분한 보상 탓에 현재 격락손해를 청구하는 소송의 형태는, 주로 ㉠ 표준약관의 적용을 받지 못하는 사고 차량의 격락손해를 청구하는 경우와 ㉡ 보험회사로부터 표준약관에 따른 일부 보험금을 지급받았지만 실제 격락손해가 그보다 많다고 주장하며 그 차액을 청구하는 경우로 나뉜다.<sup>29)</sup> 한편, 위와 같은 표준약관의 보험금 지급기준은 법원에 소송이 제기된 경우에는 적용되지 아니하나,<sup>30)</sup> 하급심에서는 격락손해의 인정 여부 및 손해액 판단 시에 위 기준을 여러 요소 중 하나로 고려하는 경우도 있다(대법판결의 제1심도 이에 해당한다).

## 라. 중고자동차 시장에서의 사고 차량의 거래 실제

### 1) 중고자동차 성능·상태점검기록부상 사고차의 기재

자동차매매업자가 자동차를 매도 또는 매매의 알선을 하는 경우에는 중고자

27) 정준택, 자동차보험표준약관 개정내용 해설, 손해보험 제446호(2006), 대한손해보험협회, 54~69면 참조.

28) 삼성화재해상보험, 현대해상화재보험, 동부화재해상보험 등 8개 손해보험사에서 2003. 1. 1.부터 2006. 12. 31.까지 발생한 자동차보험 대물사고 약 6,280,515건 중 자동차보험 표준약관상의 시세하락손해 보험금을 지급할 의무가 있는 지급대상건수는 11,330건이었다(공정거래위원회 2008. 1. 10. 의결 제2008-013호 참조). 그 후 격락손해로 인한 보험금 지급대상 사건 수는 해마다 늘고 있는 추세이며, 동부화재의 집계 결과 격락손해 보상 건수는 2012년 3,171건, 2013년 3,743건, 2014년 4,029건, 2015년 4,816건을 기록하였다[(한겨레, 사고로 하락한 차값은 보상 안될까, 2016. 3. 24.자 인터넷 신문 기사 <http://www.hani.co.kr/arti/economy/finance/736526.html>) 참조].

29) 이동기, 위 논문, 171면.

30) 자동차보험 표준약관 제10조 제2항[소송(민사조정, 중재를 포함)이 제기되었을 경우에는 대한민국 법원의 확정판결 등에 따라 피보험자가 손해배상청구권자에게 배상하여야 할 금액(지연배상금을 포함)을 제1항의 '보험금지급기준에 의해 산출한 금액'으로 봅니다] 참조.

동차 성능·상태점검기록부를 매수인에게 발급하여 자동차의 성능·상태를 서면으로 고지하여야 한다(자동차관리법 제58조 제1항 제1호, 자동차관리법 시행규칙 제120조).

중고자동차 성능·상태점검기록부(별지 참조)에서는 사고로 자동차 주요 골격부위<sup>31)</sup>의 판금, 용접수리 및 교환이 있는 경우에 한하여 '사고유무(단순수리 제외)'를 표시하도록 규정하고 있다(자동차관리법 시행규칙 별지 제82호 서식 참조). 다만, 외판 부위 중 쿼터패널, 루프패널, 사이드실패널 부위는 절단, 용접 시에만 사고로 표기하되, 후드, 프론트휀더, 도어, 트렁크리드 등 외판 부위 및 범퍼에 대한 판금, 용접수리 및 교환은 단순수리로서 사고에 포함되지 않는다고 명시하고 있다.

중고차 시장에서는 위와 같은 기준에 따라 주요 골격부위의 수리가 있었던 경우만을 서류상 '사고차'로 표시하고, 이에 해당하지 않는 경우 '무사고차'로 표시한다. 다만, 위 기준에 따른 '무사고차'이더라도 보험처리를 하였다면 보험개발원의 「카-히스토리」에서 보험사고이력은 조회된다.

## 2) 사고 차량의 중고차 가격 하락 정도<sup>32)</sup>

사고 차량의 중고차 시장조사에 대한 통계분석 결과에 따르면, 수리가 이루어진 사고 차량은 연식, 차종, 모델 등의 조건이 동일한 무사고차의 표준 시세 대비 평균  $15.56 \pm 7.0\%$  하락한 가격으로 매물이 형성되고 있다고 한다.

구체적으로 손상 및 수리범위의 정도에 따라 차량을 A, B, C등급으로 구분하고 통계분석한 감가율은 다음과 같다.

- 손상 및 수리범위의 정도가 상대적으로 경미한 A등급 사고차(범퍼, 후드, 프론트휀더, 도어패널, 트렁크리드)의 평균 감가율 :  $12.02 \pm 5.43\%$
- B등급 사고차(라디에이터 패널, 프론트패널, 백패널, 리어휀더, 인사이드패널, 트렁크플로어, 사이드실)의 평균 감가율 :  $15.62 \pm 5.72\%$
- 손상 및 수리범위 정도가 상대적으로 중대한 C등급 사고차(휠에이프런, 사이드멤버, 필러, 카울, 대시, 루프, 센터플로어)의 평균 감가율 :  $21.46 \pm 7.27\%$

31) 프론트패널, 크로스멤버, 인사이드패널, 사이드멤버, 휠하우스, 필러패널, 대쉬패널, 플로어패널, 트렁크플로어, 리어패널, 패키지트레이 등 11가지 부위를 지칭한다.

32) 이 부분은 윤대권 등, 자동차의 수리 후 가치평가방법에 대한 연구, 한국자동차공학회논문집 제22권 제3호(2014), 19~24면을 요약 정리한 것이다.

이는 우리나라의 재판실무에서 사고차의 평균 감가율이 10~20% 정도이고, 많게는 30% 정도의 감가 발생이 확인되었다는 거래 형태와 거의 유사한 결과라고 한다.

### 3) 사고 차량의 중고차 가격 하락액의 산정방법<sup>33)</sup>

현재 사고 차량의 중고차 가치하락 평가방법에 대해서는 대상자동차와 동일성이 있는 다른 자동차의 매매사례를 비교하여 평가하는 매매사례비교 평가법, 수리이력에 대한 감점을 적용하여 평가하는 자동차진단평가기준 등이 있는데<sup>34)</sup>, 앞서 본 감가율 등에 따른 가격 하락액과 관련하여서는 아래와 같은 방법으로 산정되고 있는 것으로 보인다.

#### ① 자동차진단평가사의 평가기준

자동차진단평가사<sup>35)</sup>가 소송 외에서 격락손해에 관한 평가서 즉, 사고차 가치하락 평가서, 자동차 가격하락손해 감정평가서 등을 작성하여 주고 있으며(주로 소송을 제기하기 전에 당사자로부터 의뢰를 받아 일정 보수를 받고 작성하여 주는 것으로 보인다), 이는 일종의 사감정서라고 할 것이다.

자동차진단평가사는, ㉠ (사)전국중고자동차매매사업조합연합회의 중고차 표준시세표에 주행거리 표준감가표를 적용하여 사고 전 차량 시세를 산정한 후, ㉡ 위 시세에 (사)한국자동차진단보증협회가 정한 중고자동차진단평가기준<sup>36)</sup>에 따라 승용차계 기준표의 차량종류에 따른 예상 수리비 계수와 외판가치감점 및 수리이력 감점표에 의한 예상 수리비를 적용하여 가치하락분을 산정한다. 일본에서는 위와 같은 평가방법을 일반적으로 적용하고 있고, 비교적 단순한 산술식으로 손해액의 산정이 용이한 장점이 있다. 그러나 부품 가격 등에서 현저한 차이가 나는 외제차와 국산차에 공통으로 적용되는 점, 예상 수리비 계수는 자동차 제작사에서 수리하는 경우를 기준으로 한 것인데 우리나라의 경우 제작사보다 공업사에서 수리하는 것이 일반적이고 공업사의 수리비가 훨씬 저렴한

33) 이 부분은 정영하, 자동차 사고로 인한 가치하락 손해, 재판실무연구(2013), 광주지방법원, 36~37면; 이동기, 위 논문, 171~172면, 186면을 요약 정리한 것이다.

34) 윤대권 등, 위 논문, 20면 참조.

35) 자격기본법에 따른 국가공인 민간자격으로서 (사)한국자동차진단보증협회가 국토교통부의 공인을 받아 운영하고 있는 자격으로, 2010. 10.경부터 공인되어 시행되고 있고 2012. 9. 현재 약 1,000명의 자동차진단평가사가 배출되어 있으며, 중고자동차 매매 시 가치 산정, 사고 자동차의 사고감가(가격하락손해)를 포함한 자동차 가치 산정 등의 직무를 수행한다.

36) 대법원 2016. 6. 10. 선고 2013다13832 판결에서는 (사)한국자동차진단보증협회가 정한 중고자동차진단평가기준에서 정한 감점율에 따라 통상 3개월 이상 운행되지 아니한 중고자동차의 상품성이 정상적인 차량에 비하여 10% 가량 낮은 것으로 평가된다는 감정결과를 수긍하였다.

점, 실무에서 간혹 예상 수리비가 견적서의 실제 수리비와 상이하게 기재되어 있는 등 산정기준의 객관성 및 신뢰성을 담보하기 어려운 단점이 있다. 실무에서 제출되는 사고차 가치하락 평가서 등은 위 자동차진단평가사의 평가기준에 의하는 경우도 있고, 위 평가기준에 따른 수치와 아래 ②의 평가방법에 따른 수치를 평균하여 작성되는 경우도 있다고 한다.

**② 중고차 가격산정 표준감가표에 따른 평가**

중고차 시세 전문지 "월간 카마트"에서 매월 발행하는 중고차 시세표와 중고차 가격산정 표준감가표에 따라 수리 부위별로 산정한 감가율을 적용하여 금액한다. 중고차가격산정 표준감가표에서는 패널교환에 대해서 부위별로 아래 표와 같은 감가율을 설정하고, 차량의 관리 상태에 따라 탄력적으로 적용하고 있다.

구분	부위별	감가율
1	본넷	3~5%
2	트렁크(문)	3~5%
3	프론트펜더	2~4%
4	리어펜더	6~8%
5	라디에이터 서포트(앞 패널)	8~10%
6	인사이드패널(휠 하우스)	15~18%
7	도어패널(문)	5~7%
8	센터필러(앞뒤 문 사이 기둥)	12~15%
9	루프패널(지붕)	25~28%
10	리어엔드패널(뒤 패널)	6~8%

위 평가기준은 중고차 시장에서 매매업자들이 실제 사용하고 있는 자료를 바탕으로 한 것으로서 당사자들이 실제로 거래하는 금액을 반영한다는 장점이 있고, 감가된 금액이 위 ①의 기준보다 높게 책정되는 것이 보통이라고 한다. 그러나 감가율이 설정된 사고 부위가 제한적이고 감가율의 폭 또한 넓어, 위 ①의 평가방법보다 신뢰성이 떨어진다는 단점이 있다.

**마. 자동차와 건물·선박 등 다른 물건과의 비교**

대법원이 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 손해배상의 범위에 관하여 자동차와 건물·선박을 구분하지 않고 동일한 입장을 취하고 있음은 이미 본 바와 같다. 그런데 현실적으로 자동차와 건물·선박은 거래방식이나 시장특성 등

에서 크게 차이가 나는 것이 사실이다.

자동차는 중고 거래가 활발하고 대규모의 중고차 시장이 마련되어 있으며, 한정된 차종이 다수 거래되고 있어 동종의 물건에 대한 시세가 형성되어 있다는 특징이 있다. 나아가 거래현실상 자동차의 사용가치 및 교환가치를 판단할 때에는 건물이나 선박에 비하여 사고 차량인지 여부가 중요하게 고려되고 있고, 사고가 발생하여 수리를 한 이력의 존재 자체로 수리 후 주행 성능이 원상 회복되었는지 여부와 관계없이 교환가격이 하락한다는 특징이 있다. 반면 건물이나 선박의 경우에는 수리 후에 가격하락의 폭이 자동차와 비교하여 상대적으로 적고, 시장특성상 수요와 공급에 따라 결정되는 가격의 폭이 수리 후 가격하락의 폭보다는 훨씬 크다.

이러한 사정을 종합하면, 불법행위로 자동차가 훼손된 경우와 건물·선박이 훼손된 경우를 반드시 동일하게 취급해야 할 논리필연적인 이유는 없다고 판단된다.

#### 4. 논의의 정리

지금까지 자동차 사고로 인한 격락손해의 법적 성격을 규명하기 위하여 통상손해와 특별손해의 개념 및 구별 기준, 자동차보험 실무, 중고자동차 시장에서의 사고 차량의 거래 실제, 자동차와 건물·선박 등 다른 물건과의 비교에 관하여 차례로 살펴보았다.

사실 재판실무에서 격락손해를 통상손해로 보든 특별손해로 보든 손해배상의 규범적 취지에 비추어 개별 상황에 따라 배상 의무를 인정하고, 실질적으로 인정 범위에 있어서도 양자에 별다른 차이가 없다고 보는 입장<sup>37)</sup>에서는 격락손해의 법적 성격을 규명하는 작업이 그다지 중요하지 않을 수 있다. 그러나 필자가 종전 대법원 판례의 법리에 기초하여 격락손해가 쟁점이 된 사건을 심리해본 소박한 경험으로는, 실제 재판에서 격락손해에 대한 가해자의 예견가능성 인정 여부는 피해자인 원고가 이를 증명하기도 대단히 어려울 뿐만 아니라

37) 통상손해로 보는 입장에 의하더라도 피해자는 손해액의 증명을 위하여 수리내역과 가격하락액에 대한 감정평가서 등의 자료를 증거로 제출할 것이고, 특별손해로 보는 입장에서도 파손 및 수리 정도 등을 고려하여 가해자의 예견가능성을 규범적으로 파악할 수밖에 없으므로, 결국 통상손해로 보더라도 피해자의 입증 부담을 실질적으로 경감하는 장점이 있다고 보기 어렵다는 입장을 말한다.

증명에 성공하여 가해자의 예견가능성이 인정되는 비율도 대단히 낮았던 것으로 기억된다. 이러한 맥락에서 격락손해의 법적 성격을 규명하는 작업은 단순히 이론적 관점에서 뿐만 아니라 실제 재판에서 가해자의 예견가능성에 대한 증명책임의 관점에서 실천적 의미가 있다고 생각된다.

또한, 격락손해의 법적 성격을 규명하여 종래 대법원 판례가 원칙적으로 취하고 있는 특별손해 입장에서 통상손해 입장으로 법리구성이 달라지는 경우 배상의 범위에 상당한 차이가 있을 수 있고, 사건 심리의 방향도 가해자의 예견가능성보다는 손해액의 크기에 집중하는 방식으로 변화가 예상된다는 점에서도 실천적 의미가 적지 않다고 생각된다. 왜냐하면 통상손해는 가해자가 알았거나 알 수 있었는지 여부를 묻지 않고 당연히 배상 범위에 포함되는 것이므로 피해자는 불법행위와 손해액만을 주장·증명하면 배상을 받을 수 있기 때문이다.

다시 본론으로 돌아와 격락손해의 법적 성격에 관하여 보건대, 사건으로는 위에서 살펴본 통상손해의 개념이나 중고자동차 시장에서의 사고 차량의 거래 실제 등을 비롯하여 아래에서 나뉘대로 정리해본 몇 가지 논거들을 종합하면, 자동차 사고로 인한 차량 손상의 정도가 중한 경우 그로 인한 격락손해의 법적 성격은 통상손해에 해당한다고 생각한다. 즉, 차량 사고로 인한 손상의 정도가 사소한 경우를 제외하고 파손부위와 수리비 등에 비추어 손상의 정도가 중한 경우 그로 인한 격락손해는, 기존 대법원 판례가 취하고 있는 입장인 일부 수리불능 인정 여부나 가해자의 예견가능성 여부를 불문하고, 사고로 인하여 통상 생기는 손해로 보는 것이 통상손해의 개념이나 중고자동차 거래 실제 등 사회통념에 보다 부합하는 것이라고 판단된다. 그 논거들을 정리해보면 대략 다음과 같이 요약할 수 있을 것 같다.

㉠ 통상손해는 어떠한 종류의 불법행위가 있으면 사회일반의 관념상 통상적으로 발생하는 범위의 손해로서, 상당한 정도로 합리적 일반인의 관점에서 예측 가능한 손해를 말한다.

㉡ 우리 민법은 통상손해와 달리 특별손해에 대하여 채무자(가해자)에게 예견가능성이 있을 경우에만 배상의무를 부담시키고 있는데, 이는 통상손해는 일반인이 충분히 예견할 수 있는 것이므로 그것과 다른 특별손해는 채무자(가

해자)에게 예견가능성이 있을 경우에 부담시키는 것이 합리적이라는 점에 있다.

㉔ 이처럼 특별손해는 채무자의 관점을 고려하여 그 범위를 결정하는 것인데, 신차라거나 중대한 사고차라든가 하는 사정이 채무자(가해자)에 따라 달라지는 것은 아니라고 할 것이다.

㉕ 사고이력의 유무와 상관없이 중고차 매매시장에서 통상 있을 수 있는 수요와 공급, 해당 차량의 특수성 등에 따라 생기는 가격 차이를 넘는 시세하락이 있다면 이는 사고로 인한 손해이고 그러한 종류의 사고로 통상적으로 생기는 것이라고 봄이 합리적이다.

㉖ 중고자동차 시장에서 사고 차량 거래 시 차량을 수리하더라도 평균  $15.56 \pm 7.0\%$ 에 이르는 교환가치의 하락이 존재한다는 것은 사고 차량의 시세하락 현상이 보편적·일반적인 경험칙이라고 봄이 합리적이다.

㉗ 교통사고로 인한 자동차의 파손과 수리, 그 이후의 시가 하락 등은 일반 교통사건에 공통적으로 문제되는 것이므로 당사자별로 개별적·구체적으로 발생하는 사정이라고 보기도 어렵다.

㉘ 현재의 발달된 기술에 의하더라도 차체 수리를 위해 차량을 절단하고 다시 용접하는 경우 열에 의하여 철판의 내구성이 약해지는 등 어느 정도의 안전성 저하가 수반되는 자동차 수리 방법의 특성 및 한계에 의하여, 수리를 모두 마쳤더라도 차량이 사고 전의 상태로 완전하게 원상회복되었다고 보기 어렵다는 것이 일반적인 관념이다.

㉙ 종래 사고 차량의 격락손해에 대하여 대법원이 취하고 있는 입장인 특별손해설에 대한 판례가 형성되던 1970년대에 자동차라는 물건의 사회적 의미와 이용 상황은 현재와는 비교할 수 없을 만큼 크게 변화하였으므로 특별손해설에 대한 재검토의 필요성이 크다.

㉚ 자동차 사고를 불법행위로 하는 규범의 보호범위에는 피해자의 손해에 대한 충실한 전보와 손해의 공평·타당한 부담이 포함된다고 할 것인데, 격락손해의 배상 범위를 확대하고자 할 경우 통상손해로 인정하는 것이 개념상 타당하며, 피해자의 입증 부담을 완화하여 권리구제에 기여할 수 있다.

㉛ 격락손해에 대한 배상 범위 확대에 의한 보험료 인상의 문제는 통상손해

와 특별손해의 문제가 아니라 손해배상 범위를 넓히는 데에 따른 문제에 불과하다. 즉 보험료 인상의 문제는 격락손해를 통상손해로 볼 경우에만 발생하는 것이 아니라 특별손해 입장에서조차 손해배상의 범위를 넓히는 경우에는 여전히 발생하는 문제이므로 격락손해의 법적 성격과는 무관하다.

㉞ 자동차와 건물·선박은 거래방식이나 시장특성 등에서 크게 차이가 나므로, 불법행위로 자동차가 훼손된 경우와 건물·선박이 훼손된 경우를 반드시 동일하게 취급해야 할 논리필연적인 이유는 없다.

### III. 대상판결의 의의

1. 대상판결은 판결이유 첫머리에, "불법행위로 인하여 물건이 훼손되었을 때 통상의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비, 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 되고, 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다."고 판시함으로써 기존 대법원 판례의 법리(1. 2. 가.항 기재 ㉝, ㉞ 판결)를 재확인하였다.

그런데 대상판결은 위 판시에 이어 "(중략) 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 판시하여 기존 대법원 판례에 없던 새로운 법리를 실시하였다.

계속해서 대상판결은 "이 경우 것처럼 잠재적 장애가 남는 정도의 중대한 손상이 있는 사고에 해당하는지 여부는 사고의 경위 및 정도, 파손 부위 및 경중, 수리방법, 자동차의 연식 및 주행거리, 사고 당시 자동차 가액에서 수리비가 차지하는 비율, 중고자동차 성능·상태점검기록부에 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 주장·증명하여야 한다."고 판시하여

격락손해가 통상손해로 인정받기 위한 핵심 요건인 '잠재적 장애가 남는 정도의 중대한 손상이 있는 사고'에 해당하기 위한 구체적인 기준을 제시하였다.

2. 대상판결의 논리구조를 간략하게 살펴보면, '주요 골격 부위 파손 등 ⇒ 중대한 손상 ⇒ (기술적으로 가능한 수리를 마치더라도) 일부 수리 불가능 추정(경험칙) ⇒ 격락손해(통상손해)'로 정리할 수 있다.

이러한 대상판결의 논리구조에 따르면, 앞으로는 사고 차량에 중대한 손상이 있는 경우 경험칙상 일부 수리 불가능한 부분이 남는 것으로 추정되므로, 중대한 손상 여부만이 사실인정 문제에 해당하게 되고, 그 결과 격락손해를 주장하는 원고로서는 사고 차량의 주요 골격 부위 파손 등의 사유로 중대한 손상이 있다는 점까지만 주장·증명하면 경험칙에 의해 일부 수리 불가능이 추정되어 그로 인한 격락손해를 통상손해로서 인정받을 수 있게 된다. 이는 기존 대법원 판례가 원고에게 중대한 손상이 있는 사고라는 점과 그로 인해 일부 수리 불가능이 있다는 점에 대한 주장·증명책임이 있다고 본 것과 비교할 때 원고의 증명책임을 상당 부분 경감시킨 것으로 볼 수 있다.

대상판결이, 손상의 정도가 중한 경우에 그로 인한 격락손해를 곧바로 통상손해로 인정하는 사건과 달리, 그 중간 단계에서 경험칙을 원용하여 '일부 수리 불가능 추정' 실시 부분을 포함시킨 것은 격락손해에 대한 기존 대법원 판례의 입장을 그대로 유지하는 이상 불가피한 선택이었다고 생각된다. 이런 점에서 대상판결은 기존 대법원 판례에 저촉되지 않는다고 판단된다.<sup>38)</sup>

3. 요컨대, 대상판결은 기존 대법원 판례의 법리를 따르면서도 통상손해의 인정 범위를 넓히는 구체적인 기준을 제시함으로써 하급심에 선례적인 지침을 제공하였다는 점에서 그 의의가 있다고 생각된다.<sup>39)</sup>

38) 대상판결이 선고된 이후 대법원 2017. 6. 15. 선고 2016다267036 판결과 대법원 2017. 6. 29. 선고 2016다245197 판결에서 대상판결의 법리가 그대로 적용되었다.

39) 판결문검색시스템에서 대상판결의 법리에 기초한 하급심의 판결문을 검색한 결과 2018. 2. 28. 현재 총 116건에 이르는 것으로 분석되었다. 한편 대상판결의 파기환송심인 창원지방법원 2017나53344 사건은 격락손해 부분을 제1심에서 인용한 5,000,000원으로 정하는 등의 내용으로 화해권고결정을 하여 2018. 1. 10. 그대로 확정되었다.

## 참고문헌

- 이동기, 사고 차량의 교환가치 감소로 인한 손해배상청구, 재판실무연구(2013),  
광주지방법원
- 우성만, 불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상의 손해의 범위, 판례연구  
제3집(2003), 부산판례연구회
- 강신웅, 사고 차량의 평가손에 관한 연구, 기업법연구 제20권(2006), 사단법인  
한국기업법학회
- 김상중, 민법 제763조에 의한 채무불이행 책임규정의 불법행위 책임에의 준용  
의 입법적 타당성, 민사법학 제62호(2013)
- 정준택, 자동차보험표준약관 개정내용 해설, 손해보험 제446호(2006), 대한손해  
보험협회
- 윤대권 등, 자동차의 수리 후 가치평가방법에 대한 연구, 한국자동차공학회논  
문집 제22권 제3호(2014)
- 정영하, 자동차 사고로 인한 가치하락 손해, 재판실무연구(2013), 광주지방법원
- 주석 민법, 채권총칙(1), 제4판, 한국사법행정학회(2013)
- 주석 민법, 채권각칙(6), 제3판, 한국사법행정학회(2009)
- 민법주해 IX, 채권(2), 박영사(2001)
- 공정거래위원회 2008. 1. 10. 의결 제2008-013호
- 한겨레, 사고로 하락한 차값은 보상 안될까, 2016. 3. 24.자 인터넷 신문 기사  
(<http://www.hani.co.kr/arti/economy/finance/736526.html>)

[별지]

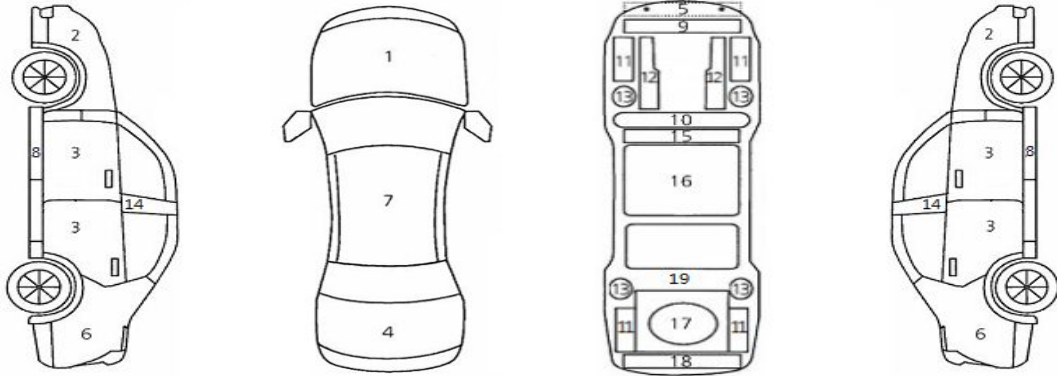
제 호							중고자동차 성능·상태점검기록부					
① 차명		② 자동차등록번호		③ 주행거리 및 계기상태		km	[ ] 작동불량					
④ 연식		⑤ 검사유효기간	년 월 일 ~ 년 월 일									
⑥ 최초등록일			⑧ 변속기 종류	[ ]자동 [ ]수동 [ ]세미오토 [ ]무단변속기 [ ]기타( )								
⑦ 원동기형식			⑩ 보증유형	[ ] 자가보증 [ ] 보험사보증								
⑨ 차대번호			⑪ 동일성 확인(차대번호표기)	[ ]양호 [ ]상이 [ ]부식 [ ]훼손(오손) [ ]변조(변타) [ ]도말								
⑫ 불법구조변경	[ ]유 [ ]무	⑬ 사고유무(단순수리제 외)	[ ]유 [ ]무	⑭ 침수유무	[ ]유 [ ]무							
⑮ 자기진단 사항	항목	양호	정비요	⑯ 배출가스	일산화탄소(CO):		%					
	원동기				탄화수소(HC):		ppm					
	변속기				매연:		%					
⑰ 주요장치	항목	해당부품		상태								
원동기	작동상태(공회전)		[ ]양호 [ ]소음 [ ]정비요									
	오일누유	실린더 헤드	[ ]없음 [ ]미세누유 [ ]누유 [ ]정비요									
		실린더 블럭	[ ]없음 [ ]미세누유 [ ]누유 [ ]정비요									
	오일 유량 및 오염		[ ]적정 [ ]부족 [ ]오염 [ ]교환요									
	냉각수누수	실린더 블럭	[ ]없음 [ ]미세누수 [ ]정비요									
		실린더 헤드 / 가스켓		[ ]없음 [ ]미세누수 [ ]누수								
		워터펌프	[ ]없음 [ ]미세누수 [ ]누수									
		냉각쿨러(라디에이터)		[ ]없음 [ ]미세누수 [ ]누수								
냉각수량 및 오염		[ ]적정 [ ]부족 [ ]오염 [ ]교환요(부식)										
고압펌프(커먼레일)		[ ]양호 [ ]정비요 [ ]불량										
변속기	자동변속기 (A/T)	오일누유	[ ]없음 [ ]미세누유 [ ]누유									
		오일유량 및 상태	[ ]적정 [ ]부족 [ ]과다 [ ]오염(희석)									
		작동상태(공회전)	[ ]양호 [ ]지연 [ ]소음 [ ]충격									
	수동변속기 (M/T)	오일누유	[ ]없음 [ ]미세누유 [ ]누유 [ ]정비요									
		기어변속장치	[ ]양호 [ ]물림/빠짐 이상 [ ]소음 [ ]정비요									
		오일유량 및 상태	[ ]적정 [ ]부족 [ ]과다 [ ]오염(희석)									
작동상태(공회전)		[ ]양호 [ ]이상 [ ]정비요										
동력전달	클러치 어셈블리		[ ]양호 [ ]이상 [ ]소음 [ ]정비요									
	등속조인트		[ ]양호 [ ]고무부트 손상 [ ]정비요									
	추진축 및 베어링		[ ]양호 [ ]소음 [ ]유격 [ ]정비요									
조향	동력조향 작동 오일 누유		[ ]없음 [ ]미세누유 [ ]누유 [ ]정비요									
	작동상태	스티어링 기어	[ ]양호 [ ]소음 [ ]유격									
		스티어링 펌프	[ ]양호 [ ]소음									
		타이로드엔드 및 볼 조인트	[ ]양호 [ ]정비요									
제동	브레이크 오일 유량상태		[ ]적정 [ ]부족 [ ]오염 [ ]교환요									
	브레이크 오일 누유		[ ]없음 [ ]누유 [ ]정비요									
	배력장치 상태		[ ]양호 [ ]정비요									

전기	발전기 출력	[ ]양호 [ ]정비요
	시동 모터	[ ]양호 [ ]정비요
	와이퍼 모터 기능	[ ]양호 [ ]정비요
	실내송풍 모터	[ ]양호 [ ]소음 [ ]정비요
	라디에이터 팬 모터	[ ]양호 [ ]소음 [ ]정비요
기타	연료누출(LP가스포함)	[ ]없음 [ ]있음
	윈도우 모터 작동	[ ]양호 [ ]소음 [ ]정비요

⑩ 자동차의 상태표시

○ 상태표시 부호 : X(교환)/ C(부식)/ W(판금, 용접)

※ 승용차 외에는 승용차에 준하여 표시



⑪ 외판 부위의 교환, 부식, 판금 및 용접수리

- |                              |              |             |                |
|------------------------------|--------------|-------------|----------------|
| [ ] 1. 후드                    | [ ] 2. 프론트헷더 | [ ] 3. 도어   | [ ] 4. 트렁크리드   |
| [ ] 5. 라디에이터 서포트<br>(볼트체결부품) | [ ] 6. 쿼터패널  | [ ] 7. 루프패널 | [ ] 8. 사이드실 패널 |

⑫ 주요골격 부위의 교환, 부식, 판금 및 용접수리

- |                |               |                |               |
|----------------|---------------|----------------|---------------|
| [ ] 9. 프론트패널   | [ ] 10. 크로스멤버 | [ ] 11. 인사이드패널 | [ ] 12. 사이드멤버 |
| [ ] 13. 휠하우스   | [ ] 14. 필러패널  | [ ] 15. 대쉬패널   | [ ] 16. 플로어패널 |
| [ ] 17. 트렁크플로어 | [ ] 18. 리어패널  | [ ] 19. 패키지트레이 |               |

⑬ 특기사항 및 점검자의 의견

「자동차관리법」 제58조제1항 및 같은 법 시행규칙 제120조제1항에 따라 중고자동차의 성능·상태를 점검하였음을 확인합니다.

년 월 일

중고자동차 성능·상태 점검자 (인)

중고자동차 성능·상태 고지자 자동차매매업소 (인)

본인은 위 중고자동차성능·상태점검기록부를 교부받은 사실을 확인합니다.

년 월 일 매수인 (서명 또는 인)

※ 성능·상태 점검의 보증에 관한 사항 등

- 성능·상태점검자 및 매매업자는 아래의 보증기간 또는 보증거리 이내에 중고자동차 성능·상태점검기록부에 기재된 내용과 자동차의 실제 성능·상태가 다른 경우 계약 또는 관계법령에 따라 매수인에 대하여 책임을 집니다.
  - 자동차인도일부터 보증기간은 ( )일, 보증거리는 ( )킬로미터로 합니다.  
(보증기간은 30일 이상, 보증거리는 2천킬로미터 이상이어야 하며, 그 중 먼저 도래한 것을 적용합니다)
- 중고자동차의 구조·장치 등의 성능·상태를 고지하지 아니한 자, 거짓으로 점검하거나 거짓 고지한 자는 「자동차관리법」 제80조제6호 및 제80조제7호에 따라 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처합니다.

3. 성능·상태점검자가 거짓으로 성능·상태 점검을 하거나 점검한 내용과 다르게 자동차매업자에게 알린 경우 「자동차관리법 제21조제2항에 따른 행정처분의 기준과 절차에 관한 규칙」 제5조제1항에 따라 1차 사업정지 30일, 2차 사업정지 90일, 3차 등록취소의 행정처분을 받습니다.
  4. ㉓은 사고로 자동차 주요 골격 부위의 판금, 용접수리 및 교환이 있는 경우로 한정합니다. 단, 쿼터패널, 루프패널, 사이드실패널 부위는 절단, 용접시에만 사고로 표기합니다.(후드, 프론트웬더, 도어, 트렁크리드 등 외판 부위 및 범퍼에 대한 판금, 용접수리 및 교환은 단순수리로서 사고에 포함되지 않습니다)
  5. ㉖의 자기진단사항의 경우 중고자동차 성능·상태점검기록부에 기록하는 것 외에 자기진단기로 측정한 내역을 매수인에게 고지하고 그 내역을 점검일부터 120일간 보관하여야 합니다.(전산정보처리조직에 의하여 보관할 수도 있습니다)
  6. 성능점검 방법은 자동차검사방법을 준용하여 점검합니다.
  7. 체크항목 판단기준
    - 미세누유(미세누수): 해당부위에 비치는 정도로 부품 노후로 인한 현상
    - 누유(누수): 해당부위에서 오일(냉각수)이 맺혀서 떨어지는 상태
    - 소음/유격: 부품 노후로 인한 현상으로 결정하기에는 정도가 큰 소음 및 유격
    - 정비요: 현재 상태로 운행 시 해당 부품의 고장으로 운행에 지장을 받을 정도로 수리가 필요한 상태
    - 부식: 차량 하부의 표면이 화학반응에 의해 금속이 아닌 상태로 상실되어 가는 현상(단순히 녹슬어 있는 상태는 제외합니다)
    - 침수: 전손처리 되거나, 자동차의 원동기, 변속기 등 주요장치 일부가 물에 잠긴 흔적이 있는 상태
- ※ 「자동차관리법」 제58조제1항에 따라 자동차 매수인은 원하는 경우 자동차가격 조사·산정서를 발급받을 수 있습니다.

## 지정 질의답변

발표문 : 대법원 2017. 5. 17. 선고 2016다248806 판결

발표자 : 김성식 회원

[김옥곤 회원]

1. 대상판결은 중대한 손상이 있는 사고가 발생한 경우에는 원상회복이 안 되는 수리 불가능한 부분이 남는다고 보는 것이 경험칙에 부합한다고 판시함으로써 종전 판례보다 진일보한 면이 분명 있다. 하지만 “중대한 손상”, “수리 불가능한 부분”의 표현 등에서 알 수 있듯이 대상판결 역시 기본적으로 물리적, 기능적 측면에서 격락손해의 통상손해 해당여부를 판단하고 있다. 그러나 고가의 신차의 경우에는 기능적으로 중대한 손상이 없고 수리 불가능한 부분을 특정할 수 없는 사고라고 하더라도 현실적으로 사고로 인한 교환가치의 감소액이 상당한 경우가 있을 수 있을 것 같다. 이러한 경우는 격락손해를 배상하지 않는 것이 타당한 것인지, 관념적, 심리적 측면을 더 고려하여 격락손해를 통상손해로 인정할 여지는 전혀 없는 것인지?

2. 발표자는 논문에서 종전 판례의 여러 사안을 소개한 바가 있다. 대상판결의 새로운 판시 내용에 의할 경우 종전 판례와 결론이 달라지는 사안이 있는지?

3. 대상판결은 “중대한 손상이 있는 사고”의 한 유형으로 자동차의 주요 골격 부위가 파손된 경우를 들었다. 이 때 주요 골격은 자동차관리법 시행규칙 별지 제82호 서식 “중고자동차 성능·상태점검기록부”에 있는 주요 골격 부위를 말하는 것으로 보인다. 개인적으로 중고차 가격산정 표준감가표상 감가율이 가장 높은 루프패널은 주요 골격에 준하는 것으로 보아야 할 것 같다. 위 기록부에 주요 골격으로 명시되지 아니한 자동차의 주요 골격 또는 이에 준하는 부위는 어떤 부분이 있을 수 있을지 궁금하다.

[이성 회원]

1. 발표문에 의하면, 대상판결 1심은 수리 후에도 원고 차량의 교환가치 감소를 인정하면서 그 손해액을 피고회사 보험약관상 2년 이하의 자동차에 대한 시세 하락손해 규정을 원용하여 계산한 5,683,678원(=수리비용 56,836,780원×10%)을 한도로 보고, 그 밖에 자동차의 종류, 사고의 내용과 부위, 수리내역과 수리비용의 정도 및 사고 전후의 시가 차액 등을 종합하여 위 금액의 범위 내에서 5,000,000원으로 정하였고, 환송 후 원심에서 같은 금액으로 화해가 이루어진 것으로 보입니다. 그러나 이른바 ‘격락손해’(격락손해라는 말은 한자어를 찾아보기 전에는 쉽게 그 의미가 떠오르지 않는 것 같습니다. 이해하기 쉽게 ‘수리 후 교환가치 감소의 손해’라고 하면 되지 않을까요? - 이것은 질문이 아닌 개인적인 의견일 뿐입니다)는 수리 후 물건의 교환가치 감소의 손해라는 점에 비추어 볼 때 ‘수리비용’을 기준으로 하락손해를 규정해 놓은 피고회사의 약관을 원용하여 그 손해를 산정한 것이 적정한 것인지 의문이 듭니다. 대상판결은 손해액의 산정방법에 관하여는 별다른 판시가 없는 것으로 보이지만, 격락손해를 인정할 경우 실무에서는 그 손해액의 산정방법이나 기준도 크게 문제가 될 것으로 보입니다. 격락손해의 산정방법 및 기준 등에 대한 발표자의 견해는 어떠신가요?

2. 대상판결을 비롯한 물건 훼손으로 인한 손해배상 사건에서 대법원은 ‘불법행위로 인하여 소유물이 훼손되었을 때 통상의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비가 되고 만일 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 그 통상의 손해액이 되며, 수리를 한 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있다면 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다’는 법리를 물건의 종류(자동차, 선박, 건물 등)를 구별하지 않고 일반적으로 적용하고 있는 것으로 보입니다. 한편 발표자께서는 자동차의 경우 격락손해를 통상손해로 보아야 한다는 의견과 함께 그 논거 중 하나로서 ‘손해배상의 범위와 관련하여 자동차, 선박, 건물 등을 반드시 동일하게 취급할 논리필연적 이유가 없다는 의견을 제시하고 계십니다’. 자동차뿐만 아니라 주택 등 건물, 선박의 경우에도 중대한 파손이 있는 경우에 그 교환가치가 감소하게 되리라는 것이 있어서 큰 차이가 있다고 볼 수 없고, 주택 및 선박의 경우에도 이를 내구연한까지 계속 사용하기보다는 상당 기간 사용한 후 개인적 필요성 및 시세의 변동에 따라 수시로 매각, 교환하는 것이 일반적이며, 손해의 공평 타당한 분배라는 손해배상의 이념에 비추어 손해배상 범위와 관련하여 거래방식이나 시장 특성 등의 차이를 이유로 자동차만을 달리 취급하는 것이 과연 타당한지 의문

이 듭니다. 이륜차 자동차의 격락손해를 통상손해로 인정한다면, 이러한 논리는 선박, 주택 등 물건 전반에 똑같이 적용되어야 하는 것은 아닌가요? 발표자의 생각은 어떠신가요?