

## 자동차 격락손해에 대한 고찰\*

(A Study on Auto Value Loss from Auto & Car Accident)

---

손현기\*\*

Hyungi, Son

---

### <국문초록>

요즘 외국산 자동차가 보편화 되고 있고, 국산 차량들도 고가의 차량이 일반화 되고 있다. 이러다 보니 사고 후 수리차량의 가치하락 손해인 격락손해도 과거에 비해 크게 늘어 나는 것으로 보인다.

격락손해에 관한 하급심 판결은 이를 인정한 판례와 부정하는 판례가 혼재하고 있다. 격락손해를 부정하는 하급심 판결은 대법원 판례를 인용하여 당해차량의 수리 불가능한 부분에 대한 입증의 부재로 손해를 부인해 오고 있다. 이에 반해 인정하는 판결의 경우는 원상복구 혹은 수리가 불가능한 손상이 발생되었음을 인정하며 원고의 청구를 인용하거나, 자동차가 현대 생활에 필수불가결한 점, 사고이력의 조회(보험개발원의 카히스토리 조회 등)로 누구든지 사고차량임을 알 수 있는 점, 자동차 수리에 관한 기술적 한계 등을 종합하여 볼 때 수리 후에 자동차 가치가 하락된다는 점은 누구나 예견가능한 통상손해로 보아야 한다고 하며 시세하락손해를 인정한 사례가 일부 발견되고 있다.

대법원은 최근 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결에서 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 남아 있다고 할 수 없고, 차량의 엔진룸에는 피해가 없었으며 손괴된 부품은 모두 교체되어 당연히 교환가치가 감소된다고 할 수도 없다

---

\* 본 논문은 2015년 5월 16일 국민대학교 법무대학원 석사학위논문을 수정·보완한 것임

\*\* 국민대학교 법무대학원 법학석사

투고일:2015.08.04. 심사일:2015.08.18. 게재확정일 2015.08.21.

고 본 원심을 인정하여 수리가 가능하면 수리비, 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우에 통상손해로 본 기존의 판례 태도를 재확인하였다. 사고 후 수리가 마쳐진 상태에서 수리 불가능한 부분이 남아 있지 않는 한 격락손해는 불인되어야 한다고 본다. 예외적으로 인정되는 경우에도 당해차량의 연식, 주행거리, 평소 사용 빈도, 차량 관리상태 등을 검토하여 신중한 결정이 요구된다.

자동차는 수 만개의 부품으로 이루어진 조립체인 탓에 출고 시점부터 가치하락을 면할 수 없다. 차량의 연식, 주행거리, 소비자의 선호도 등 여러 여건으로 당해 사고가 없더라도 1년이 경과하면 신차가격의 평균 15% 정도, 무상수리 보증기간이 끝나는 3년이 지나면 40~50% 정도로 하락한다고 한다. 미세한 차이 없이 사고 전의 상태로의 원상복구는 있을 수 없으나, 과거에 비해 자동차 복원 기술이 괄목할 만한 수준으로 향상되어 현재의 기술수준으로 기능상·외형상 수리가 가능하다. 사고차량을 수리 후 그대로 사용하는 것이 통례인 이상 객관적인 격락손해액을 산정할 수 없는 점 등을 자동차 격락손해를 불인하는 이유로 든다.

문제는 격락손해를 둘러싼 분쟁이 급증하고 있는 것이 최근의 현실인 점이다. 이에 대한 합리적인 해결 방법을 제시하기 위해 격락손해에 대한 외국의 법제를 알아보고, 국내 법원의 판결과 관련 논문 등을 검토하였다.

※ 국문색인어 : 격락손해, 통상손해, 특별손해, 자동차보험약관, 원상복구, 격락손해평가 방법.

## I. 서론

자동차사고가 발생할 경우 운전자를 포함하여 승객 또는 보행인의 사상으로 인한 치료비 등의 적극적 손해, 상실수익 등의 소극적 손해 및 정신적 손해와 차량 또는 대물의 파손으로 발생하는 각종 수리비, 수리기간의 대차료 내지 휴차료 그리고 영업손실 등이 발생하고 수리를 마친 후에도 격락손해<sup>1)</sup>가 발생할 수 있다.

“피해 자동차의 파손 부위와 소요된 비용의 액수(금4,289,800원)에 비추어 자동차의 파손 부위를 수리한다 하여도 그 교환가치의 감소가 있을 것으로 보여지고, 그 정도의 사고로 인한 자동차의 파손이 있는 경우에는 그 교환가치가 감소되리라는 것을 알 수 있었다고 보는 것이 경험칙에 합치된다.” 고 하여 격락손해를 인정한 우리 대법원 판결<sup>2)</sup>이 있는가 하면, 차량의 수리가 불가능한 부분이 남아 있지 않다는 이유로 격락손해를 불인하는 판결<sup>3)</sup>이 혼재하고 있다.

이하에서는 격락손해가 무엇인지 알아보고 판례의 검토를 통해 격락손해를 인정하는 경우와 불인하는 경우를 나눠 그 이유는 무엇인지를 알아 본 후 격락손해를 두고 분쟁이 증가하는 이유는 교통사고로 자동차가 일부 파손된 경우 피해자측이 느끼는 손해액과 보험약관상의 보상기준이 큰 차이가 있어 쉽게 받아 드리지 못하는 것으로 보이므로, 보험자와 피해자 간 격락손해를 두고 벌어지는 법률적 분쟁을 합리적으로 조정할 방법을 모색해 보기로 한다.

## II. 자동차 격락손해의 의의 및 발생이유

### 1. 자동차 격락손해의 의의

자동차사고로 인한 손해에는 인적손해와 물적손해가 있을 수 있다. 물적손해

1) 격락손해의 의의에 대해서는 후술 함.

2) 대법원 1992. 3. 10. 선고 91다42883 판결.

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

중 차량 파손으로 인한 손해에는 차량을 사용하지 못함으로 인한 손해(사용손해), 차량이 완전히 파괴되어 수리비가 교환가치 이상으로 들어가는 경우에는 교환가격의 손해, 교환보다는 수리가 경제적인 경우에는 수리비 등이 발생한다. 그 밖에 피해자에게는 사고차량을 수리하였음에도 사고차량이라는 이유로 교환가치의 하락으로 인한 손해가 발생할 수 있다.

이러한 가격하락으로 인한 손해를 ‘자동차시세하락손해’, ‘감가손해’ 또는 ‘격락손해’ 등 여러 가지 용어로 불린다. 한편 일본에서는 이러한 손해를 평가손(評價損)이라고 칭하고 있다.<sup>4)</sup>

## 2. 자동차 격락손해의 발생이유

### (1) 시장의 현실

일단 복원수리가 행하여진 차량은 그 교환가격이 중고차시장에서 수리하지 않은 다른 차량의 가격에 비하여 10-20% 정도 저감된 가격으로 거래됨을 알 수 있다. 특히 엔진 부위에 수리가 행하여진 경우에는 많게는 30%정도의 가격하락을 가져오는 경우도 있다. 이러한 가격하락은 주로 등록된 자동차중개인의 평가에 의하여 이루어지는데, 이는 앞서 본 바와 같은 수리의 불완전성에서 비롯되는 면이 있는가 하면, 수리된 차량을 기피하려고 하는 일반인의 거래관념에도 크게 영향을 받은 것으로 보인다.<sup>5)</sup>

자동차 격락손해에 대해 학설은 통상손해(민법 제393조)로 보는 입장과 특별손해(민법 제393조)로 보는 입장이 혼재하고 있다. 판례도 자동차 격락손해를 통상손해와 특별손해로 나누고 수리를 마친 후에 일부 수리가 불가능한 부분의 존재 여부에 따라 통상손해와 특별손해를 구분하는 듯하다.

4) 강신웅, “사고차량의 평가손에 관한 사례 연구”, 『기업법연구 제20권 제2호(통권 제25호)』, 2005, 327면.

5) 신신호, “자동차의 일부 파손으로 인한 수리 후 가격하락과 손해배상의 범위”, 『법조 (Vol.579)』, 2004, 244면.

## (2) 학설

우리나라에서는 그 동안 감가손해에 관하여 별다른 논의가 이루어지지 못한 채 지내왔고, 주로 재판실무상 문제가 되어 왔을 뿐이다. 그런데 통상 불법행위에 기한 손해배상의 범위와 관련하여 현행법은 통상손해와 특별손해로 구분하고 있으므로, 결국 손해배상의 대상으로 감가손해를 인정할 것인지 여부에 관하여도 그 법적 성질을 통상 손해로 볼 것인가, 아니면 특별손해로 볼 것인가 하는 문제와 관련하여 논의할 수 있을 것이다.

먼저, 통상손해로 보는 입장으로는, 감가손해의 입증은 곤란하지만 정확한 증거가 있으면 이는 사고와 상당인과관계가 있는 손해로서 당연히 인정하여야 한다거나,<sup>6)</sup> 차량에는 사용가치와 교환가치가 있는 것이고, 수리에 의하여 사용가치는 회복될 수 있지만, 그 수리의 정도가 경미한 것이 아니라 중대한 파손을 입었던 경우에는 사용기간의 단축, 기능 및 미관 등의 장애, 사고전력(事故前歷) 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 경우 보다는 상당기간 사용 후 매각하는 거래현실을 고려하면 감가손해는 통상손해로서 인정하여야 한다는 것 등을 들 수 있다.

다음으로, 특별손해로 보는 입장<sup>7)</sup>으로는, 수리가 가능한 경우에도 그 수리비 외에 언제나 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 그 손해를 통상 예견할 수 있는 것이라고 할 수 없다는 견해를 볼 수 있다. 그런데 이러한 견해에 따를 경우 채무불이행과 달리 불법행위는 채권관계가 없는 사람들 사이에서 우발적으로 발생하는 것이 보통이기 때문에 예견가능성을 의제하지 않는 한 일반적으로 예견가능성을 인정하기 어려워 실질적으로 감가손해를 부정하는 결과에 이르게 된다.

6) 차한성, “불법행위로 인한 차량파손시 손해배상의 범위”, 『민사판례연구 제13권』, 박영사, 1993, 137-138면.

7) 신신호, 앞의 논문, 245면.

### (3) 판례의 입장

우리 대법원 1992. 02. 11. 선고 91다28719 판결에서 불법행위로 인하여 소유물이 훼손되었을 때의 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 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다.<sup>8)</sup> 고 하였다. 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 교환가치의 감소가 있었다는 주장은 특별한 손해에 관한 것으로서 피고들이 이를 알았거나 알 수 있었을 경우에 한하여 그 배상책임이 인정된다.<sup>9)</sup>

차량이 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있다고 하더라도, 격락손해 인정 금액은 물리적 전손인지 또는 경제적 전손인지 여부, 구입연도, 차종, 수리정도 및 부위 등에 따라 차등적으로 산정되어야 한다.<sup>10)</sup> 격락손해를 쉽게 인정하지 않는 이유는 자동차는 출고되는 그 순간부터 가치하락을 피할 수 없는 것이고, 가치하락이 인정되는 경우에도 객관적인 액수를 산정하기가 마땅치 않으며 현재의 기술 수준으로 외형상 기능상 하자 없이 수리될 수 있음을 들고 있다. 그 중에서도 기능상 하자 여부는 격락손해 인정 여부에 결정적인 요소가 되어야 할 것이다.

## Ⅲ. 우리나라의 현황과 해결방안

### 1. 우리나라의 보험실무

우리나라에서 자동차보험을 취급하는 거의 모든 보험회사가 감가손해를 보험약관상 보상범위에 포함시키지 아니하였다가(2001. 8. 1.개정된 표준약관<sup>11)</sup>)이

8) 대법원 1992. 02. 11. 선고 91다28719 판결.

9) 대법원 1992. 03. 10. 선고 91다42883 판결.

10) 경수근, 『차량손해 인정 기준에 대한 소고』, 월간 손해보험 통권 제546호, 2014년 05월호, 44면.

11) 금융감독원의 인가를 받아 2001.8.1.이후 발생한 사고에 대해서 감가손해를 인정하게 되었다.

시행되면서부터 ‘자동차시세하락손해’ 라는 이름으로 보상범위에 포함시키기 시작하였으나 아직도 그 범위가 극히 제한되어 있다.<sup>12)</sup> 즉 “사고로 인한 자동차(출고 후 1년 이내인 자동차에 한함)의 수리비용이 사고직전 자동차가액의 30%를 초과하는 경우 수리비용의 10%” 만을 감가손해로 인정하고 있다.

자동차시세하락손해는 객관적으로 산출하기 어렵고 자동차를 매매하기 전에는 현실화된 손해라고 보기 어려워 과거에는 자동차보험약관상 지급기준에서는 인정하지 않았지만, 현실적으로 사고차량을 매매할 경우 시세하락이 인정되는 점을 감안하여 보상범위를 더 넓은 것이다.<sup>13)</sup>

## 2. 실무상 문제

최근에 당사자들이 자동차감정평가사가 작성한 사고차 진단평가서를 증거로 제출하면서 교환가치 감소로 인한 손해액을 청구하는 사례가 점차 증가하고 있다. 위 사고차 진단평가서에는 차량 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 있다고 적시하면서 그 교환가치 감소액을 청구하는 경우도 있으나, 대부분의 경우 원고의 주장이 명확하지 않은 채 단순히 교환가치 감소액을 청구원인으로 적시하고 있다. 위와 같은 경우에 법원에서는 수리가 불가능한 부분이 있는 경우와 수리가 가능하나 교환가치 감소로 인한 손해를 청구하는 경우인지 석명하여 당사자로 하여금 주장을 분명히 하도록 유도하고, 가사 당사자가 제대로 석명을 하지 못하는 경우에는 두 경우를 모두 주장하는 것으로 선택하여 판단하는 것이 바람직하다.<sup>14)</sup>

### (1) 견해의 대립

#### 1) 교환가치감소액부정설

12) 개정된 표준약관에 의하면 2001.8.1. 이후 발생한 사고에 대해서 감가손해를 인정하게 되었다.

13) 정준택, 『자동차보험표준약관 개정내용 해설』, 손해보험 통권 제446호, 2006, 54-69면.

14) 이동기, “사고 차량의 교환가치 감소로 인한 손해배상청구”, 『광주지방법원 재판실무 2013』, 2014, 6면.

자동차 진단 평가서의 객관적 신뢰성이 부족하다고 보아 교환가치의 감소액을 부정하는 견해로 소수의 하급심 태도이다.

갑 제 4, 5호증의 각 기재에 제1심 법원 감정인 구분길에 대한 감정촉탁결과 및 위 감정인에 대한 사실조회결과를 종합하면, (중략) 나아가 위와 같은 차량 수리에도 불구하고 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있는지 보건대. 위 감정인은 위 차량에 대하여, 위 사고의 충격으로 인하여 차체의 변형가능성, 피로도 증대가 수반될 수 있으며, 신구부품의 교환에 따른 부품 상호간 기능 복원의 한계가 있다는 의견을 밝히고 있으나, 그 근거로 차량의 연식, 피해 상태 및 수리의 범위를 제시하고 있을 뿐 차체의 변형가능성, 피로도 증대, 신구부품의 교환에 따른 부품 상호 간 기능복원의 한계가 있다는 차량 상태에 관한 구체적인 근거는 제시하지 아니하였고, 감정인 스스로도 위 차량의 보존 상태에 대하여 수리 후 정상 사용 중에 있다고 밝히고 있는바, 달리 위 차량이 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 있다고 인정할 수 없다. 게다가 위 차량이 손괴된 곳은 차량 후미 트렁크 및 양쪽 사이드패널 등일 뿐 엔진룸에는 아무런 피해가 없었고, 손괴된 부품은 모두 교체되었으므로 위 차량의 파손 부위를 수리한다고 하여도 당연히 그 교환가치가 감소된다고 할 수도 없다. 따라서 격락손해에 관한 원고의 주장은 이유 없다.<sup>15)</sup>

## 2) 감정금액인정설

자동차 진단평가서의 감정금액을 모두 인정하여 주는 견해로 소수의 하급심 태도이다. 이 사건 각 증거 및 변론 전체의 취지에 비추어 볼 때, 원고차량의 파손 부위를 수리하더라도 교환가치의 감소가 있을 것으로 보이고, 교환가치의 감소 또한 특별손해의 범위에 포함된다고 할 것이며, 이 사건 사고와 같은 파손의 정도를 고려하면 피고측 운전자는 위와 같이 교환가치가 하락할 것이라는 사정을 넉넉히 알 수 있었을 것으로 봄이 상당하다.

한편, 피고는 갑 제 9 호증(사고차 격락손해 평가서)의 신빙성에 대하여 다투나, 적법한 자격이 있는 차량기술사가 소정의 절차에 따라 공정하게 가치

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

하락분을 평가한 결과라고 볼 것이고(4,275,013원으로 평가되었다), 달리 위 평가서의 증명력을 뒤집을 만한 사정을 발견할 수 없다.<sup>16)</sup>

### 3) 교환가치감소액인정설

자동차진단평가서의 감정금액 중 중고차 가격산정 표준 감가표에 의한 금액은 신빙성이 없다는 이유로 자동차진단평가사의 평가기준에 의한 평가방법에 의한 금액만을 교환가치의 감소액으로 인정하여 주거나, 자동차보험표준약관에서 정하고 있는 교환가치 감소액만을 인정하여 주는 견해로 소수의 하급심 태도이다.

원고는 자동차진단평가사의 평가기준에 따른 위 가격과 중고차가격 산정에 이용되는 표준감가표를 적용한 가격 3,100,000원의 평균가격을 주장하나, 후자의 경우 실제 중고차시세를 알 수 있는 신빙성 있는 자료의 뒷받침이 없어 그대로 믿기 어려우므로, 위 주장은 이유 없다.<sup>17)</sup>

### 4) 종합적결정설

사고로 인한 자동차의 격락손해(시가하락손해)액은 자동차의 수리내역과 수리비용 및 사고 전후의 시가 차액 등을 종합하여 법원이 그 손해액을 적절히 정할 수 있다고 보아 법원에서 적절한 피해액을 산정하는 견해로, 하급심 판결의 다수를 이룬다.

살피건대 앞 서 거시한 각 증거, 갑 제 12 내지 15호증의 각 기재에 변론 전체의 취지를 종합하면(중략) 한편 피해차량의 경우 출고된 지 1년 미만의 수리비 5,040,000원이 들 정도로 손괴되는 사고전력이 있으면 중고차 시장에서는 그 시세의 10%~20%가 감액되어 거래되는 사실을 인정할 수 있다. 위 인정사실에 의하면 피해차량은 수리 이후에도 그 교환가치가 감소되었다고 봄이 상당하고, 피고들은 이 사건 사고와 상당인과관계의 범위 내에 있는 교환가치 감소액에 상당한 손해를 배상할 의무가 있다고 할 것이다. 한편 교환

16) 서울중앙지법 2013. 02. 20. 선고 2012가5587074 판결 등.

17) 인천지법 부천지원 2013. 02. 01. 선고 2012가소66583 판결 등.

가치 감소액은 이 사건 차량의 가격, 이 사건 사고의 경위, 수리비, 사고로 인한 시세 하락을 등을 참작하여 피해차량의 사고 직전 중고시세의 10%인 2,900,000원으로 봄이 상당하다고 할 것이다.<sup>18)</sup>

## (2) 각 설에 대한 검토

위에서 제시한 각 설에 대한 법원의 견해를 우선 알아보고 그에 대해 살펴 보고자 한다.

### 1) 감정금액인정설, 교환가치감소액인정설

감정의견이 소송법상 감정인 신문이나 감정의 촉탁방법에 의한 것이 아니고 소송 외에서 전문적인 학식 경험이 있는 자가 작성한 감정의견을 기재한 서면이라 하더라도 그 서면이 서증으로 제출되었을 때 법원이 이를 합리적이라고 인정하면 이를 사실인정의 자료로 할 수 있다고 대법원은 판시<sup>19)</sup> 하고 있다.

이러한 사감정(私鑑定)은 당사자의 기피권이나 신문권이 보장되어 있지 아니하므로 전제사실이 법원이 인정한 사실과 부합하는지, 사실판단에 이르게 된 절차 등이 적절한지 등을 심사한 후 실질적 증거력을 판단하여야 할 것이다.<sup>20)</sup>

먼저 사고차 진단 평가서의 성격을 살펴본다면 이는 일종의 사감정서의 일종으로, 위에서 살펴 본 바와 같이 당사자의 기피권과 신문권이 보장되어 있지 않을뿐더러 간혹 계산의 오류가 발견되며 그 가액이 상당히 고액으로 평가되는 등 객관적 신뢰성을 보장받기가 어렵다. 따라서 이러한 사고차 진단평가서의 증거가치를 인정하는 전제에 서있는 제2, 제3설은 타당하지 않다. 물론 실제로 법원에서 교환가치 감소액에 대한 감정을 하게 되는 경우에 자동차진단평가사들이 재차 감정을 하게 됨으로써 동일한 결과가 발생할 여지도 있으나, 당사자들의 반대의견 제시 및 법원의 통제 하에 감정이 이루어진

18) 서울고법 2011. 01. 21. 선고 2010나50184 판결 등.

19) 대법원 1999. 07. 13. 선고 97다57979 판결.

20) 이동기, 앞의 논문, 3면.

다면 그 감정결과의 객관성 및 신뢰성이 훨씬 더 향상될 것이다.<sup>21)</sup>

## 2) 검토 및 의견

제2설과 제3설이 타당하지 않다는 위 의견에 본 고 필자는 적극 찬동한다. 그 이유는 제2설과 3설 모두 재판 전 피해자측이 소를 제기하기 전 수수료를 지급<sup>22)</sup>하고 자동차감정평가사 또는 기술사 등이 작성한 평가서를 기초한 판결이다. 작성자가 해당 자격증 소지자라고는 하지만, 피해자로부터 직접 수수료를 지급받고 작성하는 이상 객관성을 담보하기 어려운 것은 상식임에도 그 보고서의 금액을 신뢰하여 법원이 인정하는 것은 타당하지 않다고 본다. 그 이유는 아래에서 살펴 볼 법원의 감정을 통한 절차와는 너무나 차이가 나기 때문이다,

자동차 격락손해를 청구하는 소제기가 있을 후 법원을 통해 감정을 하는 경우에는 법원이 감정위원으로 이미 위촉해 놓은 위원 중에서 정하는 경우도 있다.

그러나, 이 경우 감정 결과가 양 측을 만족하지 못하는 경우는 양측의 불만이 표출되는 등의 부담을 우려하여 법원은 양측에서 추천<sup>23)</sup>을 명하고 그 중에서 협의하여 정하는 것이 상례이다. 양 측이 협의하여 감정인이 지정 되면 감정인 신문기일을 지정하여 법정에서 공정하게 감정할 것을 맹세하는 감정인 선서를 하게한다. 선서 후 감정 방법, 감정은 어느 근거로 할 예정인지 등을 양측이 신문하고 그에 따른 문제점<sup>24)</sup> 및 그에 대한 필요한 자료 등을 요구하고 양측 모두 유리한 자료를 지정된 감정인에게 제출할 수 있다. 주로 보험회사인 피고측은 해당 차량의 카히스토리<sup>25)</sup>를 감정인에게 제출한다. 감

21) 이동기, 앞의 논문, 7면.

22) 본 고 필자의 경험으로는 대개 차량 1대당 부가세를 포함하여 330,000여 원을 지급하는 것으로 보인다.

23) 피해자측은 전직이 보험회사 직원인 경우가 많고 평소 보험회사와의 업무 거래가 많으며 손해사정사의 감정인 지정을 거부하고 기술사 지정을 호소하는 경우가 많은 것이 본 고 필자의 경험이다.

24) 본 고 필자의 경험으로는 해당 자동차를 실물로 감정할 것인지 사고 당시 확보한 사진, 견적서 등을 통한 서류심사를 통해 할 것인지를 정하고 그에 따르는 문제점은 어떻게 극복할 것인지를 양측 당사자 그리고 담당재판부의 의견을 통해 정한다.

정인의 감정보고서가 법원에 제출되면 양측을 그 내용을 검토하여 의문이 있는 경우는 감정인에게 사실조회를 통하는 방법으로 감정에 대한 의문을 해소한다. 경우에 따라서는 당해 차량을 복원 수리한 수리처에 사실조회를 거치기도 한다. 그 다음으로는 감정 결과와 관련한 의견과 주장을 담은 양측의 준비서면을 통한 공방이 있는 후 법원의 판결을 받게 된다.

그러나 피해자측의 주도하에 관련 직군의 감정사를 통해 일방적으로 작성된 감정서를 소장에 첨부하여 청구하는 단순 감정서만으로 청구하는 격락손해를 판결의 기초로 삼는 것은 타당하다고 할 수 없다.

### 3) 교환가치감소액부정설

또한 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우(광범위하고 수리비가 상당히 나온 파손의 경우)와 수리가 가능한 경우(외견상 수리가 불가능하지는 않지만 부분적이고 수리비가 어느 정도 나온 파손의 경우)를 나누지 않고 일괄적으로 교환가치의 감소액을 통상의 손해라고 봄이 타당하다는 필자의 입장에서는 교환가치의 감소액을 인정하지 않는 제1설도 타당하지 않다.

### 4) 검토 및 의견

위 제1설에서 일괄적으로 교환가치 감소액을 통상의 손해로 보는 것이 타당하다고 보고 교환가치 감소액을 인정하지 않는 제1설이 타당하지 않다는 의견<sup>25)</sup>은 찬동할 수 없다. 우리 대법원 2014.1.16. 2013다79573호 판결로 상고기각 확정된, 서울중앙지방법원 2013.8.30. 2013나6567호 판결 및 수원지방법원 2013.11.14. 2013나29780호 판결 등도 원고의 격락손해 인정 주장에 대하여, 법원의 감정 절차를 거치지 아니하고, 원고 차량에 대한 수리에도 불구하고 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있음을 인정하기에 부족하다거나, 원고 차량의 파손부위 및 그로 인한 수리내용, 피고의 보험금 지급규모, 이 사건사

25) 보험개발원사이트(<https://www.kidi.or.kr/>)에서 사고이력을 조회하여 당해 사고 전 사고에 대한 파손부위 및 정도 등에 대한 정보를 감정인에게 전달한다.

26) 이동기. 앞의 논문, 7면.

고 당시의 원고 차량의 시세, 주행거리 등 제반사정에 비추어 보면, 이 사건 사고로 인하여 원고 차량의 교환가치가 당연히 감소하였다고 보기는 어렵다거나, 설령 교환가치 감소가 있었다고 하더라도 특별한 사정에 의한 손해로서 가해자인 운전자나 이 사건 가해차량 소유자가 이를 알았거나 알 수 있었던 경우에 해당되기 어렵다는 이유로, 격락손해에 관한 원고 주장은 이유 없다고 판시하였다. 또한, 대법원 2010. 4. 29. 선고 2010다15226 판결로 확정된 인천지방법원 2010. 1. 20. 선고 2009나3319 판결은 법원에서 선정한 감정인이 교환 작업을 한 패널 부위의 마감상태와 작업외관의 도장상태 등에 비추어 사고표시가 난다는 등의 이유로 교환가치가 2,030,000원 상당 하락한 것으로 추인된다는 감정을 하였음에도, 사고로 인하여 파손되었던 부분은 이미 수리가 완료되었고 교환가치가 하락하게 된 원인은 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 것이 라고 볼 수 없으므로 차량 교환가치의 하락이 있었다는 것은 특별한 손해에 관한 것이라 할 것인데, 이를 알았거나 알 수 있었다는 점을 인정할 만한 아무런 증거가 없다는 이유로 격락손해를 부인하였다.

그러므로 위 대법원 판례의 판시기준 및 판결례들에 비추어 볼 때, 격락손해를 주장하고 있다는 사정만으로 감정이 시행되어서는 안 되고, 먼저 사고의 정도 및 경위, 사고로 필요하게 된 차량의 수리 내역 및 정도, 차량 출고연도 및 주행거리 등에 비추어, 당해 사고로 원고차량에 원상복구가 불가능한 손상이나 교환가치의 감소가 남아 격락손해의 인정 여지가 있다고 소명된 경우에 한하여 감정이 필요한지 여부를 판단하여 보아야 할 것이며, 그 결과 격락손해가 인정될 수 없는 사안에 대하여는 감정절차를 거칠 필요 없이 격락손해를 부인하여야 할 것이다.<sup>27)</sup>

불법행위로 인하여 물건이 훼손되었을 때의 손해액은 “수리가 가능한 경우에는 그 수리비가 되고, 만일 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소

27) 경수근, 앞의 논문, 44면.

액이 그 통상의 손해액이 되는 것인바, 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다” 라고 판시<sup>28)</sup> 하여 수리가 불가능한 부분이 있는 경우에 한하여 격락손해를 인정하고, 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 언제나 상당한 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 또는 이러한 손해가 통상 예견할 수 있는 것이라고 볼 수 없다<sup>29)</sup> 고 하여 인정에 신중을 기하는 것으로 보인다.

일본 판례가 격락손해의 인정기준을 엄격하게 해석하여, 피해차량이 사고에 의해서, 물리적 또는 경제적으로 수리불능이라고 인정되는 상태가 되었을 때 및 피해차량의 소유자에게 있어 그 차량에 대한 재구매의 필요성이 사회통념상 인정되는 때에 격락손해를 인정하되, 다만 그를 위해서는, 프레임 등 차체의 본질적구조부분에 중대한 훼손이 발생한 사실이 객관적으로 인정될 필요가 있어야 한다고 판시한 내용은 참고할 만하다고 보여 진다(最二小半 1974. 4. 15. 민집 제28권 제3호, 385면 참조).<sup>30)</sup>

수차례의 판결로 확인된 우리 대법원의 판시 태도를 보더라도, 엔진룸에는 아무런 피해가 없고 손괴된 부품은 모두 교체되었으므로 위 차량의 파손 부위를 수리한다고 하여도 당연히 그 교환가치가 감소된다고 할 수도 없다는 이유로 격락손해를 부인한 서울중앙지방법원의 판결은 타당하다고 판단된다 (2012. 11. 9. 선고 2012나23091 판결).

## 5) 종합적결정설

제4설의 경우에도 손해액의 산정을 법관에 맡김으로써 각 법원, 법관 별 편차가 발생할 수 있고, 객관적인 기준이 없다는 단점이 분명히 있다. 그러나 현실적으로 대부분의 교환가치 감소로 인한 손해배상청구 소송이 소액사건으로 진행되고 있는 상황에서 법원에서 당사자로 하여금 고가의 감정비용을 들

28) 대법원 1992. 02. 11. 선고 91다28719 판결; 대법원 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결 등.

29) 대법원 1982. 06. 22. 선고 81다8 판결.

30) 경수근, 앞의 논문, 43면.

여 감정을 하게 하는 것은 불필요한 소송비용 증가로 이어지고 소송지연의 한 원인이 될 수 있다.

물론, 상대방이 그 평가서의 증거력을 다투고 그 금액 기준이나 여부가 명확하지 않다면 정식으로 법원 감정을 통하여 수리 불가능한 부분이 있는지와 수리 불가능한 부분이 없더라도 수리비 외에 교환가치 감소분이 있는지 여부를 심리하여야 함은 당연하다.

그렇다면, 결국 불법행위로 인한 손해배상청구소송에 있어, 재산적 손해의 발생사실이 인정되고, 그의 최대한도인 수액은 드러났으나 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 간접 사실들을 종합하여 상당인과관계 있는 손해의 범위인 수액을 판단할 수 있다는 것이므로,<sup>31)</sup> 사고로 인한 자동차의 격락손해액은 자동차의 수리내역과 수리비용 및 사고 전후의 차액 등을 종합하여 법원이 그 손해액을 적절히 정할 수 있다고 보는 것이 가장 타당한 견해라고 생각한다.<sup>32)</sup>

## 6) 검토 및 의견

제4설의 경우에도 손해액의 산정을 법원에 맡김으로써 각 법원, 법관 별 편차가 발생할 수 있고 대부분 소액사건으로 진행되는 현실에서 당사자로 하여금 고가의 감정비용을 들여 감정을 하게 하는 건 불필요한 소송비용의 증가로 이어진다고 하나 이에 대해 찬동할 수 없다.

### 가. 법관 별 편차

31) 대법원 2004. 06. 24. 선고 2002다6951, 6968 판결.

32) 일본에서 찬성하는 견해에 의하면 차량의 수리 후에 회복되지 않은 손해는 배상하는 것이 손해회복이라는 손해배상제도에 부합하고, 거래계에서도 동등 동가의 차량이라면 사고 없는 차량을 선호하는 것이 일반적인 경향이라고 설명하는 견해, 감가에 관하여 정확한 증거가 있는 경우에만 인정하자는 견해, 피해차량은 수리 후에도 여전히 하자가 잔존하게 되고 또 손상 차량에 대한 혐오가 존재한다는 것을 근거로 하는 견해 등이 있다고 한다. 강신웅, 앞의 논문, 329면.

손해액의 액수를 포함하여 모든 재판의 판단은 법관에게 맡겨진 것이고 법원 별 법관별 당해 사건의 성격에 따라 다소의 차이는 필연적일 수 밖에 없는 것임에도 유독 격락손해만을 국한하여 법원 별 법관 별 편차를 우려하는 것은 타당하지 않은 지적으로 보인다.

#### 나. 고가의 소송비용 지출

격락손해를 청구는 당해차량 당 기백만원에서 기천만원에 이르고,<sup>33)</sup> 각 건의 감정 수수료는 부가세 포함 330,000원 정도이고 소송 종료 후 소송비용 확정을 통해 정산 받을 수 있는 비용이므로 청구액에 비해 실제 소요비용은 소액으로 이 우려 또한 현실에 맞지 않는 것으로 보인다.

또, 손해배상 청구 소송에서 자신의 손해액 증명을 위해 필요한 경우 전문가의 감정을 통하는 것은 일반적이므로 격락손해 감정에만 달리 취급할 이유가 없다.

### 3. 판결례에 대한 검토

#### (1) 서론

사고로 인해 파손된 차량이 수리 후 가치하락 손해인 격락손해가 쉽게 인정되지 않는 근거는 모든 재화는 만들어진 시점부터 가치하락은 피할 수 없다. 수 만개의 부품이 결합된 차량 또한 예외가 아니어서 처음 만들어져 출고 시점부터 당해사고가 없더라도 가치하락은 필연적이다. 중고차 가격을 결정하는 요인으로는 차량의 연식, 주행거리, 사고유무, 변속기의 종류, 옵션, 차량의 현재 상태, 색상, 소비자선호도, 계절적 요인 그리고 지역에 따라 다르지만 사고가 없더라도 일반적으로 1년이 경과하면 신차가격의 15~20%(평균 15%) 정도 하락하고, 제조사의 무상 수리 보증기간이 끝나는 3년이 지나면 40~50%

33) 개인 보다는 법무법인에서 여러 피해자들을 모아 한 건의 사건으로 청구하는 경우가 많아 드물게는 몇 천만 원에 이르는 경우도 있어 대당 30만원 내외의 비용을 고가의 감정비용이라고 하기는 어렵다.

정도에 하락하는 것으로 조사되었다.<sup>34)</sup> 고 도로교통사고감정사 이계두가 작성하여 수원지방법원 제5민사부(나)에 회신한 의견서에서 밝히고 있다.

차량의 제조 기술도 과거에 비해 월등히 높아졌지만 차량복원 기술 또한 상당한 수준으로 향상되어 사고차량의 외형상, 기술상 하자 없이 수리가 가능하다. 이 점에서 외국에서 격락손해를 인정한 판결례가 주로 오래 전 판결이어서 그대로 인용하기는 조심스러워 보인다고 할 수 있다.

그리고 수리 후 중고차 시장에서 가격이 떨어지고 구매자의 선호도가 낮아지는 것은 사실이지만 수리 후 그 차량을 대부분 그대로 사용하는 것이 일반적인 현실에서 당해 차량을 매매하지 않는 이상 격락손해를 구체적이고 객관적으로 알 수도 없다. 는 점 등을 들고 있다.

아래에서 살펴 볼 서울동부지법 2014나3322 판결과 서울중앙지법 2014나55108 판결에서는 두 건 모두 하급심 판결이긴 하지만, 판결 이유가 격락손해에 대해 구체적인 판단의 근거를 제시했다는 점에서 의미 있는 판결로 보인다.

## (2) 판결내용

### 1) 서울동부지방법원 2015. 3. 11. 선고 2014나3322 판결

이 사건 차량은 자동차수리업체인 현대자동차 동부서비스센터에서 수리되었고, 피고는 수리비 7,480,000원을 지급하였다. 이 사건 차량의 주요 수리 내용은 후미 부분의 리어패널, 트렁크리드 교환 및 리어사이드멤버, 트렁크플로어 판금·도장 등이다. 불법행위로 인하여 소유물이 훼손되었을 때의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비가 되고 만일 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 그 통상의 손해액이 된다. 수리를 한 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다고 할 것이나(대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결, 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결 등 참조), 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 언제나 상당한 교환가치의 감소가 따른다는

34) 이계두, 「의견서」, 대한교통감정원(2014. 2. 3), 11면.

경험칙이 있다거나 또는 이러한 손해가 통상 예견할 수 있는 것이라고 볼 수는 없다(대법원 1982. 6. 22. 선고 81다8 판결 참조).

이 사건 차량은 앞서 인정한 바와 같이 수리를 마쳤다. 그럼에도 수리 후 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는지에 관하여 살피건대, 제1심 강대공의 감정결과 및 위 감정인에 대한 사실조회결과만으로는 이를 인정하기 부족하고 달리 이를 인정할 증거가 없다. 이 사건 자동차는 차체 후면부가 파손되어 그 주요 손괴 부위가 차량 후미 트렁크 및 리어 사이드멤버 등이었고, 엔진룸에는 손상이 없었으며, 손괴된 부품은 모두 교체되어 수리가 마쳐졌음은 앞서 인정한 바와 같고, 당심의 현대자동차 동부서비스센터에 대한 사실조회 결과에 변론의 전 취지를 종합하면 이 사건 사고 후 이 사건 차량의 성능이나 기능에 구체적 이상이 발생한 바는 없음을 인정할 수 있다. 원고의 의뢰에 따라 차량기술사 이해택이 작성한 사고차 가치하락 평가서(갑 제 3 호증)에는 ‘이 사건 차량과 같은 부위를 수리하였을 경우 차체 표면의 도색 강도 및 수명이 저하되고, 부식 진행속도가 빨라지며, 충격으로 변형된 부분의 복원 시 충격흡수능력이 낮아지고, 불평형에 따른 잡음과 잔고장 발생 등 차체 성능이 현저하게 저하되어 완벽한 원상복구가 불가능하다’ 라고 기재되어 있고, 제1심 감정인 강대공의 감정결과 및 감정인에 대한 사실조회결과는 ‘자동차를 수리할 경우 용접공정으로 인해 내식성이 저하되고, 보수도장으로 인해 차체 표면 내구성이 저하되며, 리어 사이드 멤버, 트렁크 플로어와 같은 차체 골격 부위 수리의 충격 흡수율이 저하되고, 차체 불균형으로 인해 주행 중 풍절음이나 NVH(소음, 진동, 노면에서의 들어올림)가 증가하므로 완벽한 원상복구는 불가능하다는 취지이다. 그러나 이러한 내용은 모두 교통사고이력이 있는 차량이 갖는 단점 또는 발생할 수 있는 문제점에 관한 일반적, 이론적인 설명에 불과할 뿐이고, 수리 후에도 이 사건 차량에 수리 불가능한 부분이 남아 있는 지, 있다면 어떤 부분인지에 관한 구체적인 설명이라고 볼 수 없으며, 수리 후 이 사건 차량에 내식성 및 내구성, 충격 흡수율의 저하, 주행 중 풍절음 현상 등이 발생하였음을 인정할 만한 근거는 제시되어 있지 않다. 다만, 제1심 감정인 강대공의 감정결과에서 이 사건 이 사건 차량에 일

부 용접 및 도색불량, 수리흔적, 부식이 지적되어 있으나, 이는 수리가 가능한 것으로 보이고, 이 사건 차량의 수리 완료 무렵(2012. 12.경)으로부터 1년 넘게 지난 시점(2014. 1.경)에 감정이 이루어진 점, 당심의 현대자동차 동부서비스센터에 대한 사실조회결과에 의하면 수리 완료 후 이 사건 차량 상태에 관한 수리 의뢰인의 확인이 이상 없이 이루어졌음을 인정할 수 있는 점 등에 비추어 보면, 그 하자가 이 사건 사고나 수리 과정에서 발생한 것임을 인정하기도 어렵다 할 것이다.

차체 골격 부위가 손상된 사고 차량에 대하여 사고 전보다 낮은 중고차 시세가 형성된다는 중고자동차 시장의 관행적 사실만으로 수리 후 이 사건 차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는 것이라고 추론할 수 없다.

이처럼 수리 후에도 이 사건 차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있음을 인정하기 어려운 이상 이 사건 차량의 교환가치 하락이 경험칙상 예견할 수 있는 통상손해라고 볼 수 없으므로 원고의 주장은 더 나아가 살 필 필요 없이 이유 없다. 고 원고의 청구를 기각하였다(판결 확정).

## 2) 서울중앙지방법원 2015. 5. 29. 선고 2014나55108 판결

① 원고 이○훈 차량은 차체 후면부가 파손되어 그 주요 손괴 부위가 트렁크, 리어사이드멤버 등이었고, 엔진룸에는 손상이 없었으며, 손괴된 부품은 모두 교체되거나 판금 처리되어 수리가 마쳐졌음을 앞서 인정한 바와 같다.

원고 김○도 차량은 그 주요 손괴 부위가 프론트 사이드멤버, 프론트 횡더 등이었고, 엔진룸에는 손상이 없었으며, 손괴된 부품은 모두 교체되거나 판금 처리 되어 수리가 마쳐졌음을 앞서 인정한 바와 같다.

원고 최○규 차량은 그 주요 손괴 부위가 프론트 휠하우스, 리어패널, 사이드멤버 등이었고, 엔진룸에는 손상이 없었으며, 손괴된 부품은 모두 교체되거나 판금 처리되어 수리가 마쳐졌음을 앞서 인정한 바와 같다.

원고 회사 차량은 그 주요 손괴 부위가 프론트 사이드멤버, 르론트 횡더 등이었고 엔진룸에는 손상이 없었으며, 손괴된 부품은 모두 교체되거나 판금 처리 되어 수리가 마쳐졌음을 앞서 인정한 바와 같다.

원고 이O신 차량은 그 주요 손괴 부위가 후드, 트렁크 등이었고, 엔진룸에는 손상이 없었으며, 손괴된 부품은 모두 교체되거나 판금 처리 되어 수리가 마쳐졌음은 앞서 인정한 바와 같다.

원고들 차량은 모두 수리가 마쳐진 이후 정상적으로 운행되고 있다.

② 원고들의 의뢰에 따라 차량기술사들이 작성한 평가서(갑 제1 내지 4호 증의 4, 갑 제5호증의 5)에는 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 아니한다.

③ 감정인 강대공은 원고들 차량은 무사고차 대비 사고 이력을 확인할 수 있고 자동차관리법에 의해 발행되는 ‘중고자동차성능상태점검기록부’에 교환 수리된 항목이 명시되어 고지되어 사고차에 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.

④ 제1심 감정인 강대공은 원고들 차량을 직접 관찰하지도 아니한 채 교환가치 하락을 감정하였다.

⑤ 원고들 차량에 대한 수리가 완료한 이후 일부 용접 부위의 부식이나 도장의 불균형으로 인한 내구성이 약화되는 현상도 발생할 수 있으나, 원고들 차량에 대한 수리가 완료된 2013. 6.경부터 2013. 8.경까지로 부터 2년 가까이 경과한 현재 상태만으로는 그 하자가 이 사건 사고나 수리 과정에서 발

생한 것임을 인정하기도 어렵다.

⑥ 차체 골격 부위가 손상된 사고 차량에 대하여 사고 전보다 낮은 중고차 시세가 형성된다는 중고자동차 시장의 관행적 사실만으로 수리 후 원고들 차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는 것이라고 단정할 수 없다. 따라서 수리 후에도 원고들 차량에 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있음을 인정하기 어려운 이상 원고들 차량의 교환가치 하락이 경험칙상 예견할 수 있는 통상손해라고 볼 수 없으므로 원고들의 주장은 더 살필 필요 없이 이유 없다.

### (3)수리부위에 대한 검토

이 사건 차량들의 주요 수리 내용은 전면 부분은 프론트휠 하우스와 프론트 사이드멤버 그리고 프론트 웬더 교환 등이고 후미 부분은 리어패널, 트렁크리드 교환 및 리어사이드멤버, 트렁크플로어 판금 · 도장 등이다. 이 수리 부위들은 엔진룸에는 손상이 없는 부위들로 차량의 성능에는 영향이 없고 수리가 가능한 내·외부 패널에 국한되어 있음을 알 수 있다.

### (4)격락손해 판단 기준

불법행위로 인하여 소유물이 훼손되었을 때의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비가 되고 만일 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 그 통상의 손해액이 된다. 수리를 한 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다고 할 것이나(대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결, 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결 등 참조). 수리가 가능한 경우에 수리비 외에 언제나 상당한 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 또는 이러한 손해가 통상 예견할 수 있는 것이라고 볼 수는 없다(대법원 1982. 6. 22. 선고 81다8 판결 참조). 고 하여 수리불능 부분이 남아 있는 경우 격락손해를 통상의 손해로 파악하고, 수리가 가능한 경우 수리비 외에 언제나 교환가치

감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 또한 이러한 손해가 통상 예견될 수 있는 것이라고 볼 수는 없다는 대법원 판시 내용을 그대로 인용하여 본 판결에 있어서 격락손해의 판단 기준을 제시하였다.

#### 4. 격락손해의 분쟁 해결방안

##### (1) 서설

자동차 격락손해를 두고 분쟁이 발생하는 이유는 사고로 인해 차량이 파손되어 수리를 한 경우 중고차시장에서 차량의 가격이 떨어질 것으로 보는 피해자측의 선입감, 기존 부위와 수리 부위와의 외부 패널 색깔의 차이 등으로 오는 불쾌감, 수리한 차량의 운행 중 떨림이나 이상 진동 등에서 오는 정신적 시달림, 여기서 피해자측이 느끼는 손해액과 자동차보험약관상의 보상기준의 큰 차이가 있어 쉽게 받아 드리지 못하는 입장 등에서 기인하는 것으로 보인다. 이런 분쟁을 합리적이고 타당한 방법으로 해결할 방법은 없는 것인지 대안을 모색해 보고자 한다.

##### (2) 해결방안

###### 1) 단순 불쾌감에 의한 청구 지양

요즘 자동차 관련 직업군이 세분화되면서 각종 인터넷 매체를 통해 수리 부위와 규모를 감안하지 않고 무조건 격락손해를 받을 수 있다고 과장하여 분쟁을 부추기는 경향은 바람직해 보이지 않는다. 여기에 일부 법무법인도 인터넷으로 피해자들을 모아 일괄하여 소송을 제기하는 것도 지양되어야 할 것이다. 자동차 소유자들 또한 현재는 피해자이나 가해자가 될 수도 있다는 생각으로 탈부착이 가능한 부위의 수리이거나 수리부위가 성능과 무관하다면 피해자 스스로도 감내하는 사회분위기 확산이 불필요한 분쟁을 사전에 차단하는데 도움이 될 것으로 보인다. 교통사고의 90% 이상이 가해자 단독 과실

로 발생하기 보다는 피해자도 사고 발생에 상당 부분 가세하는 것을 보더라도 이러한 사회 분위기 확산은 필요해 보인다.<sup>35)</sup>

## 2) 수리 부위에 대한 보증제 시행

자동차가 파손되어 수리를 마친 경우 미세한 하자 없이 원상회복이란 있을 수 없다. 다만, 현재의 기술수준으로 차량의 기능상 외형상 하자 없는 수리를 원상복구로 보아야 한다. 사고 차량을 맡아 수리한 정비공장은 수리 후 출고된 이후 수리가 원인이 되어 발생하는 제반 문제에 대해서는 추가 수리를 보장하는 보증제 시행을 바람직한 대안으로 제시한다.

## 3) 수리불능으로 인한 격락손해 인정

대법원 2001. 11. 13. 선고 2001다5289 판결에서 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다. 고 판시한 바 있으므로, 객관적으로 보아 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우는 그에 대한 격락손해를 인정하여야 할 것이다. 이에 대한 확인과 증명을 위해 사고차량의 수리 후 일정 한도 이상의 수리를 한 사고차량은 반드시 성능검사를 거치는 제도를 마련하는 것도 검토해 봄직하다. 격락손해는 주로 보험회사를 상대로 청구하는 특성상 이에 대한 손해를 대물 보상 기준 요율에 반영해야 함은 당연하다. 격락손해 인정 여부에 대해 다툼이 있으므로 해당 추가보험료 납입을 조건으로 특약으로 격락손해를 담보하는 상품 개발도 바람직해 보인다.

## 4) 격락손해 보상 기준 제시

고가의 외제차량을 제외하고는 차량의 수리비가 많을수록 그 만큼 파손 정도가 큰 것이므로 인정되는 격락손해액도 비례하여 늘어나는 것이 타당하다고 본다.

35) 이 주장은 수 십 년간 보험회사 교통사고 분야에 종사해 온 필자의 경험칙임을 밝힌다.

차량의 손해는 교환가치 감소액을 발생시킬 수 있을 정도로 무거운 것이어야 하며, 사소한 손해에 관해서는 청구를 허용하지 않는다. 어느 정도의 손해가 사소한 것인지는 거래관념에 의하여 결정되어야 하지만 독일 하급심 법원에서는 대체로 수리비가 차량구입가격의 10%를 넘지 않은 경우를 사소한 것으로 이해하고 있다. 우리나라에서도 충분히 적용할 수 있는 기준으로 생각하고, 사고차량 가격의 10%를 넘지 않는 경우에는 원칙적으로 교환가치감소액을 인정하지 않아야 할 것이다.

평가손을 산정함에 있어서는 수리비 외에 사고 전의 차량의 가격이 기준이 된다. 차량의 연식·주행실적·전전 매매된 차량의 경력·과거에 사고를 당한 사실·차량의 보존상태 등을 고려하여 결정하되 차량의 가격이 적으면 적을수록 평가손도 저렴해 진다. 독일에서는 연식이 5년 이상이고 주행실적이 10만km 이상이면 평가손을 인정하지 않는 것이 보통이고, 다만 스포츠카나 특수한 차량에 관해서는 주행거리를 더 짧게 평가할 수 있다고 한다.<sup>36)</sup> 독일에서의 기준이 우리나라에 그대로 적용되기는 어렵겠지만 우리나라에서도 차량 수명이 길어지고 있는 점을 고려하여 보면 연식이 10년 이상이고 주행실적이 10만km 이상인 경우에는 교환가치 감소액을 인정하는 데에 신중하여야 할 것으로 본다.<sup>37)</sup>

#### IV. 결론

격락손해에 관한 하급심의 판결은 이를 인정한 판례와 부정하는 판례가 혼재하고 있다. 격락손해를 부정하는 하급심의 판결은 종래 대법원 판례를 인용하여 당해차량의 수리가 불가능한 부분이 있는지 여부에 대한 입증이 없다고 하며 격락손해를 부인해 오고 있다. 이에 반해 인정하는 판결의 경우는 종래 판례에 따라 원상복구 혹은 수리가 불가능한 손상이 발생되었음을 인정하며 원고의 청구를 인용하거나, 자동차가 현대 생활에 필수불가결한 점, 사고이력

36) 강신웅, 앞의 논문, 333면.

37) 이동기, 앞의 논문, 8면.

의 조회(카히스토리 조회 등)로 누구든지 사고 차량임을 알 수 있는 점, 자동차 수리에 관한 기술적 한계 등을 종합하여 볼 때 상당한 정도의 사고로 인하여 수리 후에 자동차 가치가 하락된다는 점은 누구나 예견가능한 통상손해로 보아야 한다고 하며 시세하락손해를 인정한 사례가 일부 있다.

최근 대법원은 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결에서 수리 후에도 수리가 불가능한 부분이 남아 있다고 할 수 없고, 그 파손 부위도 차량 후미 트렁크 및 양쪽 사이드패널 등일 뿐 엔진룸에는 아무런 피해가 없었으며 손괴된 부품은 모두 교체되어 당연히 교환가치가 감소된다고 할 수도 없다고 본 원심을 인정하여 수리가 가능하면 수리비, 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우에 통상손해로 본 기존의 판례 태도를 재확인하였다. 사고 후 수리가 마쳐진 상태에서 수리 불가능한 부분이 남아 있지 않는 한 격락손해는 불인되어야 한다고 본다. 예외적으로 인정되는 경우에도 당해차량의 연식, 주행거리, 평소 사용 빈도, 차량 관리상태 등을 검토하여 신중한 결정이 요구된다.

자동차 격락손해를 쉽게 인정할 수 없는 이유로, 자동차는 수 만개의 부품으로 이루어진 조립체인 탓에 출고 시점부터 가치하락을 피해갈 수 없다. 차량의 연식, 주행거리, 소비자의 선호도 등 여러 여건으로 당해 사고가 없더라도 1년이 경과하면 신차가격의 평균 15% 정도, 무상수리 보증기간이 끝나는 3년이 지나면 40~50% 정도로 하락한다고 한다. 미세한 차이 없이 사고 전의 상태로의 원상복구는 있을 수 없으나, 과거에 비해 괄목할 만한 수준으로 자동차 복원 기술이 향상되어 현재의 기술수준으로 기능상·외형상 수리가 가능하다. 사고차량을 수리 후 그대로 사용하는 것이 통례인 이상 객관적인 격락손해액을 산정할 수 없는 점 등을 그 이유로 든다.

격락손해를 둘러싼 분쟁해결을 위한 방안으로는 차량의 성능에 지장이 없는 수리임에도 단순 불쾌감이나 사회적 지위 또는 고가의 차량임을 내세운 청구 지양의 사회분위기 확산, 사고차량을 수리한 정비공장의 수리 부위에 대한 추가 수리를 보장하는 보증제 시행으로 사고차량 수리로 인한 피해자측의 불만을 해소하여 불필요한 격락손해를 둘러싼 분쟁 발생을 막을 수 있다고 본다.

그러나, 객관적으로 보아 수리가 불가능한 부분이 남아 있는 경우는 그에 대

한 격락손해를 인정하여야 할 것이다. 격락손해는 주로 보험회사를 상대로 청구하는 특성상 이에 대한 손해를 대물 보상 기준 요율에 합리적인 수준으로 반영해야 함은 당연 하다. 격락손해를 보상하는 경우 고가의 외제차량을 제외하고는 차량의 수리비가 많을수록 그 만큼 파손 정도가 큰 것이므로 인정되는 격락손해액도 수리비에 비례하여 늘어나는 것이 타당하다고 본다.

자동차에 대한 일반인들의 인식이 많이 달라졌고 권리의식 또한 많이 높아졌으므로 격락손해에 대한 연구와 자동차보험약관의 규정도 객관적이고 합리적인 개선을 기대해 본다.

## <참고문헌>

- 박종찬, 『불법행위법』, 강원대학교 출판부, 2011.
- 보험연수원 편저, 『손해보험손해사정이론』, 2002, 전정판 4쇄.
- 송오식, 『불법행위법』, 법률정보센터(2012).
- 신동현, 『민법상 손해의 개념』, 경인문화사, 2014.
- 이계두, 「의견서」, 대한교통감정원(2014. 2. 3).
- 이시윤, 『제8판 민사소송법』, 박영사(2014).
- 자동차보험약관집, (주)에드썬커뮤니케이션, 2013. 04.
- 지원림, 『민법강의』, 제8판, 홍문사(2010).
- 정준택, 『자동차보험표준약관 개정내용 해설』, 손해보험446호(2006.1).
- 강신웅, “사고차량의 평가손에 관한 사례 연구”, 『기업법연구 제20권 제2호(통권 제25호)』, 2005.
- 경수근, 『차량손해 인정 기준에 대한 소고』, 손해보험 2014년 05월호 통권 제546호
- 박철환, “자동차손괴시의 손해배상의 범위”, 『민사법연구(제2집)』, 1993.
- 서광민, “손해의 개념”, 『서강법학연구 제6권(2000)』,
- 신국미, “손해배상의 방법으로서 원상회복의 도입”, 『한양법학 제21권 제1집(통권 제29집)』 2010. 02.
- 신신호, “자동차의 일부 파손으로 인한 수리후 가격하락과 손해배상의 범위”, 『법조 2004·12(Vol.579)』.
- 윤대권 · 이해택 · 남일우 · 이현규 · 김용현 · 윤재곤 · 김주영 · 하성용, “자동차의 수리후 가치평가방법에 대한 연구“, 『한국자동차공학회논문집 제22권 제3호』, 2014.
- 윤영오, “불법행위로 인하여 물건이 훼손 멸실된 경우에 있어서의 손해배상의 범위” 『사법논집1권』.
- 우성만, “불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우의 통상의 손실의 범위”, 『부산판례연구회』, 1993.
- 이동기, “사고 차량의 교환가지 감소로 인한 손해배상청구”, 『광주지방법원 재판실무 2013(2014.1)』.

이재훈, “판례 불법행위법 9-불법행위의 효과”, 『한국사법행정학회』, 1996.

정연욱, “불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 통상의 손해의 범위”,  
『대법원판례해설 제15호(1991년 상반기)』.

정영하, 『자동차 사고로 인한 가치하락 손해』, 재판실무연구, 2013, 광주지방법  
원.

차한성, “불법행위로 인한 차량파손시 손해배상의 범위”, 『민사판례연구 13  
권』, 1993.

도로교통공단 [www.koroad.or.kr](http://www.koroad.or.kr)(2015. 5.)

대한손해보험협회 <http://www.knia.or.kr>(2015. 5.)

보험개발원사이트 <https://www.kidi.or.kr>(2015. 5.)

국가법령정보센터 [www.law.go.kr](http://www.law.go.kr)(2015. 5.)

## Abstract

Lower Court's judgments regarding to car depreciation losses coexist in two opposite judicial precedents: positive and negative. Negative judgment on car depreciation losses has referred Supreme Courts' judicial precedents, which addresses nothing proves that On vehicle is impossible to be repaired.

However, on the other hand Positive judgment refers traditional precedents to concede that on vehicle is impossible to be repaired as claimant declared, or a common knowledge that a car accident can lead to vehicle's depreciation derived from the facts that essentiality of vehicles to modern people ability to search for car-history; limitation of car repair skills.

Recently, Supreme Court announced 2012다115298 stating that damaged vehicle parts; only tail trunk and both side panels, are fully repaired and they cannot be considered as depreciation on exchangeable value. This Judicial precedents once again clearly declares that repairable parts should be repaired and unrepairable parts should be considered as general damage. Therefore, unless parts are replaceable car depreciation losses should be denied and even if car depreciation losses is acknowledged, On vehicle's mileage, frequency of use, vehicles condition need to be reviewed prior a decision.

The reasons why vehicle car depreciation losses cannot be easily acknowledged is that a vehicle is composed of couple of thousands parts and depreciation of parts is inevitable as vehicle ages. In a detail,

a vehicle has depreciation of 15% even if there are no accident after a year of release. After 3 years, end of A/S period, vehicle has depreciation of approximately 40~50%. Additionally, today's repair skills has been improved to repair as it was prior to accident and it's common practice to drive around after repairing a car, therefore it's hard to compute objective Depreciation amount.

However, on third person perspective, un-repairable parts should be acknowledged as car depreciation losses. Car depreciation losses is usually claimed to insurance companies, so damages should to reflect reasonable rate depending on reference rate. Increase on compensation of Depreciation amount, except costliness imported vehicles, is reasonable since it's proportional to repair fee that led from damage degree.

Public and right awareness has been improved on vehicles. Therefore, research on car depreciation losses and vehicle insurance need to be developed further to ensure objective and reasonable improvement.

※ Key words : vehicle's depreciation, general damage, special damages,  
automobile insurance policy, restoration,  
vehicle's depreciation assessment methods