



자동차 시세하락손해 보상 확대 및 향후 과제

황현아 연구위원

- 2019년 4월 자동차보험 표준약관이 개정되어 자동차 시세하락손해 보상대상이 확대되고 보상금액도 증액됨에 따라 향후 피해차량 소유자에 대한 배상이 원활해지고 관련 분쟁도 줄어들 것으로 예상됨
 - 자동차 시세하락손해는 자동차사고로 차량에 손상이 발생하여 가능한 수리를 모두 완료하였음에도 가치의 하락이 발생하는 경우 그 가치하락손해를 의미하며, 자동차보험의 대물배상에서 보상하고 있음
- 자동차보험 표준약관은 차량연식 및 파손정도를 기준으로 시세하락손해 보상대상을 정하고, 시세하락손해 보상금액은 수리비의 일정 비율로 하되 차량연식에 따라 비율을 달리하고 있음
 - 자동차보험 표준약관은 피해차량이 출고 후 5년 이하인 자동차로(차량연식), 사고로 인한 수리비용이 사고 직전 자동차가액의 20%를 초과하는 경우(파손정도) 시세하락손해를 인정함
 - 보상금액은, 출고 후 1년 이하인 경우는 수리비의 20%, 출고 후 1년 초과 2년 이하인 경우는 수리비의 15%, 출고 후 2년 초과 5년 이하인 경우는 수리비의 10%로 산정함
- 약관과 달리, 법원은 중대한 손상이 발생하여 수리를 하더라도 완전한 원상복구가 불가능한 경우 시세하락손해를 인정하고, 수리비, 시가 차액 등을 고려하여 적정하다고 판단되는 금액으로 손해액을 산정함
 - 중대한 손상이 있는지 여부는 ① 사고의 경위 및 정도, ② 파손 부위 및 경중, ③ 수리 방법, ④ 자동차의 연식 및 주행거리, ⑤ 사고 당시 자동차 가액 대비 수리비 비중, ⑥ 중고자동차 성능·상태 점검기록부상 사고이력 기재사항 해당 여부 등을 종합적으로 고려하여 판단함
 - 손해액은 수리내역, 수리비용, 사고 전후 시가 차액 등을 종합적으로 고려하여 적절하다고 판단되는 금액으로 정하며, 일률적·획일적 기준은 마련되어 있지 않음
- 약관과 판결은 목적과 기능이 다르므로 시세하락손해 보상 기준에도 차이가 존재하는 것이 당연하나, 통상적·전형적 사건에서 두 기준에 현저한 차이가 발생하지 않도록 지속적인 점검이 필요함
 - 개별 사건의 특성을 충분히 고려할 수 있는 법원 판결과 달리, 보험약관은 다수의 보험계약자들에게 일률적으로 적용되는 것이어서 그 내용을 가능한 사전에 구체적으로 명확하게 정할 필요가 있으므로, 약관의 기준과 판례의 기준이 완전히 일치할 수는 없음
 - 그러나 통상적·전형적 사건에서 약관의 보험금지급기준과 법원의 판결 내용에 차이가 있을 경우 관련 분쟁이 증가할 수밖에 없으므로, 이러한 차이를 줄여나가는 노력이 계속되어야 함

1. 검토배경



- 자동차사고로 차량에 손상이 발생하여 가능한 수리를 모두 완료하였음에도 가치의 하락이 발생하는 경우, 이러한 손해를 자동차 시세하락손해라 하며¹⁾ 자동차보험의 대물배상에서 보상하고 있음
 - 자동차사고로 차량이 파손된 경우, (i) 파손의 정도가 심해 수리가 불가능²⁾하면 사고 당시 차량 가액 상당의 손해를 배상하고, (ii) 수리가 가능하면 수리비 상당의 손해를 배상하는 것이 원칙임
 - 수리가 가능하여 수리를 한 경우에도, 수리가 완전하지 못하거나 사고차량이라는 이유로 중고차 가격이 하락하는 손해가 발생하는데, 이러한 손해를 시세하락손해라 함³⁾
- 최근 자동차보험 표준약관이 개정되어 시세하락손해 보상대상 및 보상금액이 확대됨에 따라, 향후 피해차량 소유자에 대한 충실한 보상이 이루어지고 시세하락손해 관련 분쟁도 감소할 것으로 기대됨
 - 금융감독원은 2019년 4월 (i) 취업가능연한 상향(60세→65세),⁴⁾ (ii) 자동차 시세하락손해 보상 확대, (iii) 외장부품 경미손상 보상 합리화⁵⁾를 내용으로 하는 자동차보험 표준약관 개정안을 발표하였음⁶⁾
 - 개정 약관은 기존에 분쟁이 많았던 차량연식요건을 2년에서 5년으로 확대하고, 보상금액도 차령별로 5%씩 확대함으로써, 피해보상 충실화 및 분쟁 예방에 기여할 것으로 보임
- 다만, 약관상 시세하락손해 인정 기준 및 범위와 판례의 시세하락손해 인정 기준 및 범위에는 여전히 차이가 존재함
 - 대법원은 개정 약관 발표 직전⁷⁾인 2019년 4월 11일 약관상 시세하락손해 보상대상이 아니더라도 법원

1) 시세하락손해는 평가손, 감가손해 또는 격락손해라고도 함

2) 수리가 불가능한 경우에는 (i) 수리가 기술적으로 불가능한 경우와 (ii) 수리가 기술적으로 불가능한 것은 아니지만 수리비가 자동차 가격을 초과하여 경제적으로 수리 불가능하다고 보는 경우가 포함됨

3) 독일에서는 수리가 완전하지 못하여 발생한 손해인 기술적 가치하락(Technischer Minderwert)과 사고차량이라는 이유만으로 발생하는 손해인 거래상 가치하락(Merkantiler Minderwert)을 구별하고 있음(Reinhard Greger & Martin Zwickel(2014), "Haftungsrecht des Strassenverkehrs, Handbuch und Kommentar", 5 Auflage, De Gruyter, p. 637~638). 우리나라는 양자를 구별하지 않고, 완전한 수리가 불가능함으로 인해 발생한 교환가치의 하락을 시세하락손해라고 부르고 있는 것으로 보임

4) 취업가능연한을 65세로 상향한 것은 최근 대법원 전원합의체 판결로 육체노동자 가동연한이 65세로 상향된 점을 반영한 것임. 위 대법원 사건의 쟁점 및 영향에 관한 상세한 내용은 황현아(2018. 12. 24), 「육체노동자 가동연한 상향의 쟁점 및 영향」, 『KIRI리포트』 참조

5) 외장부품 경미손상 보상 합리화는 기존 약관상 범퍼에 대해서만 적용되던 교체비용 보상 제한을 차량 안전에 지장이 없는 외장부품의 경미손상 시에 확대 적용하는 것으로, 이른바 "문콕" 사고 등 손상이 적고 차량 안전에 영향을 미치지 않는 경미손상의 경우에도 해당 부품 전체를 교체하여 보험료 상승 및 사회적 비용 낭비 등 문제가 발생한 점을 고려한 것임

6) 금융감독원(2019. 4. 30), "자동차보험 취업가능연한 및 시세하락손해 등 보상기준 개선"

7) 위 판결 선고 당시에는 이미 언론 등을 통해 자동차보험 표준약관 개정 관련 주요 내용이 일반에 공개되었음(연합뉴스(2019. 3. 7), "자동차보험상 사고차량 가격하락분 보상, 출고 후 '2→5년' 확대" 등)

은 시세하락손해를 인정할 수 있다는 취지의 판결⁸⁾을 선고하여, 시세하락손해 관련 약관의 기준과 판례의 기준은 별개임을 재확인하였음

- 본고에서는 시세하락손해의 보상대상 및 보상금액 관련 자동차보험 표준약관 내용과 관련 판례의 내용을 살펴보고, 약관의 기준과 판례의 기준을 비교해봄으로써 시세하락손해 관련 약관 규정의 변화 방향을 제안하고자 함

2. 자동차 시세하락손해 관련 자동차보험약관의 내용



- 자동차 시세하락손해는 2001년 자동차보험 표준약관 개정 시부터 대물배상 항목에 포함되었음
 - 2001년 이전에는 자동차보험에서 시세하락손해를 보상하지 않았는데, 시세하락손해는 객관적 산출이 곤란하고, 자동차를 매매하기 전까지는 현실화된 손해라고 보기 어렵다는 것이 그 이유였음⁹⁾
 - 90년대 들어 시세하락손해를 통상손해로 인정하는 판결이 선고되었고,¹⁰⁾ 사고차량의 경우 중고차거래 시 시세하락이 현실적으로 발생함에도 이를 보상하지 않는 것은 부당하다는 주장이 제기됨¹¹⁾
 - 이에 2001년 개정된 자동차보험 표준약관부터 시세하락손해가 대물배상 항목에 포함되었음
- 2001년 표준약관상 시세하락손해는 매우 제한적인 범위에서 인정되었으나, 2019년 4월 개정된 표준약관은 시세하락손해 보상대상 및 보상금액을 크게 확대하였음
 - 2001년 표준약관은 (i) 출고 후 1년¹²⁾ 이하인 자동차로,¹³⁾ (ii) 사고로 인한 수리비용이 사고 직전 자동차 가액의 30%를 초과하는 경우,¹⁴⁾ (iii) 수리비용의 10%를 시세하락손해로 인정하였음
 - 2006년 표준약관은 (i) 출고 후 2년 이하인 자동차로, (ii) 사고로 인한 수리비용이 사고 직전 자동차 가액의 20%를 초과하는 경우, (iii) 수리비용의 15%(출고 후 1년 이하) 또는 10%(출고 후 1년 초과 2년 이하)를 지급하도록 하였음
 - 2019년 개정 표준약관은 (i) 출고 후 5년 이하인 자동차로, (ii) 사고로 인한 수리비용이 사고 직전 자동차 가액의 20%를 초과하는 경우, (iii) 수리비의 20%(출고 후 1년 이하), 15%(출고 후 1년 초과 2년 이하)

8) 대법원 2019. 4. 11. 선고 2018다300708 판결. 판결 내용은 4.항에서 소개함

9) 정준택(2006), 「자동차보험 표준약관 개정내용 해설」, 『월간손해보험』, 통권 제446호, 손해보험협회, p. 58

10) 판례의 내용 및 취지에 대해서는 3.항에서 살펴봄

11) 정준택(2006), p. 58

12) 차량연식 판단 시점은 사고 시점임. 이하 동일함

13) 이하, 시세하락손해 보상대상 요건 중 차량 출고 후 경과 연수 요건을 “차량연식요건”이라 함

14) 이하, 시세하락손해 보상대상 요건 중 차량의 파손 정도에 관한 요건을 “파손정도요건”이라 함

또는 10%(출고 후 2년 초과 또는 5년 이하)를 지급하도록 함

- 2019년 약관 개정으로 기존에 시세하락손해 보상대상에 해당하지 않았던 출고 후 2년 초과 5년 이하의 차량이 시세하락손해 보상대상에 포함되고, 보상금액도 현실화되는 등 대물사고 피해자 구제가 보다 충실해졌음

〈표 1〉 시세하락손해 관련 자동차보험 표준약관 변경사항

구분		2001년 약관	2006년 약관	2019년 약관
지급 대상	차량연식	출고 후 1년 이하	출고 후 2년 이하	출고 후 5년 이하
	파손정도	수리비가 차량가액 30% 초과	수리비가 차량가액 20% 초과	
인정 기준액	출고 후 1년 이하	수리비의 10%	수리비의 15%	수리비의 20%
	1년 초과~2년 이하	해당 없음	수리비의 10%	수리비의 15%
	2년 초과~5년 이하	해당 없음	해당 없음	수리비의 10%

자료: 자동차보험 표준약관

3. 자동차 시세하락손해 관련 대법원 및 하급심 판례



- 자동차 시세하락손해 관련 판례의 쟁점은 크게 (i) 시세하락손해가 통상손해¹⁵⁾인지 여부, (ii) 시세하락손해를 통상손해로 배상하기 위한 요건, (iii) 시세하락손해 산정 기준으로 나누어 볼 수 있음
- 대법원은 수리가 가능한 경우에는 원칙적으로 수리비가 통상손해이고 시세하락손해는 특별손해라고 보았으나, 90년 대 들어 ‘수리 후에도 수리 불가능한 부분이 남는 경우’에는 시세하락손해를 통상손해로 볼 수 있다고 판시함
 - 불법행위로 인해 물건이 훼손된 경우 수리가 가능하면 수리비가, 수리가 불가능하면 그 교환가치의 감소액이 통상손해에 해당함
 - 수리가 가능한 경우에는 원칙적으로 수리비만 배상하면 되고, 그와 별도의 시세하락손해는 특별손해로서 그러한 특별손해에 대한 가해자의 예견가능성이 있는 경우에만 배상대상이 됨¹⁶⁾

15) 손해는 통상손해와 특별손해로 구분됨. 통상손해란 채무불이행이나 불법행위로 인해 보통 발생할 것이라고 예상되는 손해로서 당연히 손해배상범위에 포함됨. 반면 특별손해는 보통의 경우 발생하지 않으나 특별한 사정으로 인해 발생하는 손해로서, 채무자 또는 불법행위자가 그러한 손해가 발생할 수 있는 사정을 알았거나 알 수 있었을 경우에 한하여 배상의 무가 인정됨

16) 대법원 2014. 12. 11. 선고 2012다115298 판결(위 판례에서 법원은 “불법행위로 인하여 물건이 훼손된 경우 그 손해는,

- 그러나 기술적으로 가능한 수리를 완료하였음에도 사고 이전과 동일한 경제적 가치를 회복하지 못한 경우 수리비만으로는 피해자의 손해를 적절히 배상하지 못하게 됨

- 대법원은 ‘수리 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아있는 경우’에는 수리불능으로 인한 교환가치 감소액, 즉 시세하락손해도 통상손해에 해당된다고 보고 있음¹⁷⁾
 - 판례는 (i) 일체구조로 된 차체 전체가 비틀러지는 등 차체 자체에 손상이 발생한 사례¹⁸⁾ 및 (ii) 수리 후에도 엔진에서 소음이 심하게 나고 핸들이 떨리는 등 이상이 나타나 정비를 받았음에도 원상복구가 불가능한 사례¹⁹⁾ 등에서 시세하락손해를 통상손해로 보았음
 - 구체적으로 어떤 경우에 ‘일부 수리 불가능한 부분이 남아있다’고 볼 것인지에 대해서는 개별 사안의 구체적 사정을 고려하여 판단하였음

■ 대법원은 2017년 자동차의 주요 골격부위 파손 등 ‘중대한 손상’이 있는 경우에는 기술적으로 가능한 수리를 마쳐더라도 수리 불가능한 부분이 남는 것으로 보아야 한다고 판시하여, 시세하락손해 인정기준을 구체화하였음²⁰⁾

- ‘중대한 손상’이 있는지 여부는 ① 사고의 경위 및 정도, ② 파손 부위 및 경중, ③ 수리 방법, ④ 자동차의 연식 및 주행거리, ⑤ 사고 당시 자동차 가액 대비 수리비 비중, ⑥ 중고자동차 성능·상태 점검기록부상 사고이력 기재사항 해당 여부 등을 종합적으로 고려하여 판단해야 한다고 보았음
- 위 대법원 판결의 선고로, 중대한 손상이 있는 사고가 발생한 경우에는 기술적으로 가능한 수리를 마쳐

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”라고 판시함)

- 17) 참고로, 수리 후에도 수리 불가능한 부분이 남아있는지 여부를 판단하지 않고, 파손 부위 및 수리에 소요된 비용의 액수 등을 고려할 때 교환가치 감소가 인정된다고 보고, 가해자도 이러한 사정을 알 수 있다고 보는 것이 경험칙에 부합한다고 판시한 판례도 있음(대법원 1992. 3. 10. 선고 91다42883, 판결). 이 판례는 시세하락손해를 특별손해로 보고, 그러한 시세하락에 대해 불법행위자의 예견가능성이 있다고 보아 배상책임을 인정한 판례로 평가되고 있음(정영하(2014), 「자동차 사고로 인한 가치하락 손해」, 『재판실무연구 2013』, 광주지방법원, p. 33; 조규성·김명규(2017), 「판례를 통해 본 자동차사고와 자동차시세하락손해(감가손해)에 대한 고찰」, 『보험법연구』, 11권 2호 p. 189). 다만 위 내용은 시세하락손해에 관한 판례의 일반적인 경향은 아닌 것으로 보임
- 18) 대법원 1992. 2. 11. 선고 91다28719 판결(위 판례 사안에서는 자동차사고로 인해 차체 전체적으로 심각한 손상이 발생하여, 운행에 있어 안전도의 결함이 없도록 물리적·기술적인 수리는 가능하나, 완벽한 원상복구는 불가능하여 사용기간의 단축, 기능 및 미관상의 장애 및 사고전력으로 인한 가격 감소 및 평가 하락의 손해가 발생한 점이 인정되었고, 대법원은 “수리를 한 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남아 있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다고 보아야 할 것이다”라고 판시하였음)
- 19) 대법원 2001. 11. 13. 선고 2001다52889 판결(위 판례 사안의 피해차량은 출고한 지 4개월 된 체어맨 승용차로, 사고 당시 중고차 시장에서 38,700,000원 이상의 매매가격이 형성되어 있었으나, 사고로 인하여 뒷범퍼 및 트렁크로부터 앞 좌석 사이에 이르는 광범위한 부분이 파손되어 수리비 합계 6,110,000원이 소요되었고, 수리 후 매도가격은 21,000,000원이었음. 이 판례 사안에서도 대법원은 91다28719 판결과 같은 취지로 수리불능으로 인한 교환가치 감소액이 존재하고 이는 통상손해에 해당한다고 판시하며, 수리비와 별도로 사고 전 시세와 사고 후 시세의 차이인 17,700,000원(금 38,700,000원-21,000,000원)을 시세하락손해로 배상해야 한다고 판시하였음)
- 20) 대법원 2017. 5. 17. 선고 2016다248806 판결(위 판례 사안의 피해차량은 사고 당시 차량가액이 145,000,000원, 수리비는 22,000,000원으로 파손정도(수리비용/차량가액)가 약 15%이고, 출고 후 2년이 경과하여 파손정도요건 및 차량연식요건 모두 당시 약관상 시세하락손해 지급 대상에 해당하지 않았음. 그러나 법원은 이 사건 사고로 좌우 프론트 휠더, 루프패널, 좌우 프론트사이드멤버 등이 심하게 파손되었고, 이러한 사고이력은 중고자동차 성능·상태점검기록부 기재대상에 해당한다는 점 등을 고려하여 시세하락손해를 인정하였음)

라도 특별한 사정이 없는 한 원상회복이 안 되는 수리 불가능한 부분이 남는다고 보게 되어, 시세하락손해 인정의 일반적 기준이 마련되었음

- 특히 중고자동차 성능·상태 점검기록부에 사고이력이 기재되는 경우에는 시세하락손해가 인정될 가능성이 매우 높아짐

■ 시세하락손해의 구체적 산정·평가와 관련하여 법원은 자동차 수리내역, 수리비용, 사고 전후 시가 차액 등을 종합하여 적절하다고 판단하는 선으로 손해액을 산정하고 있고,²¹⁾ 일률적인 기준이나 실무례는 마련되어 있지 않음²²⁾

- 실무상으로는 (i) 자동차진단평가사가 작성한 사고차 진단 평가서를 통해 손해액을 산정하는 방법, (ii) 중고차 시세 전문지 카·마트에서 매월 발행하는 중고차 시세표와 중고차 가격산정 표준 감가표에 따라 수리 부위별로 산정한 감가율을 적용하여 감액하는 방법, (iii) 자동차리스 이용약관 감가율표에 따라 평가하는 방법 등이 이용되고 있음²³⁾

4. 시세하락손해 관련 약관 기준과 판례 기준의 차이점



■ 자동차보험 표준약관상 시세하락손해 보상대상과 판례상 시세하락손해의 인정요건에는 차이가 있음

- 자동차보험 표준약관은 차량연식²⁴⁾과 파손정도²⁵⁾를 기준으로 시세하락손해 보상대상 여부를 결정하고 있음
- 반면, 판례는 이러한 구체적·일률적인 기준을 두지 않고, '중대한 손상이 발생하여 수리 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남는지' 여부에 따라 시세하락손해를 인정하고 있음
 - 차량연식 및 파손정도 외에도 파손부위, 수리 방법, 사고이력 기재 여부, 기타 사정 등을 함께 고려하여 시세하락손해 인정 여부를 판단하고 있음
- 자동차보험약관상 차량연식 및 파손정도요건을 충족하지 못하여 시세하락손해 보상대상에 해당하지 않더라도, 소송을 제기할 경우 법원에서 시세하락손해를 인정할 가능성이 있음
 - <표 2>의 서울중앙지방법원 2012가단5106327 사건의 경우, 파손정도가 14.57%로 약관상 파손정도요건인 20%에 이르지 못하였으나, 법원은 시세하락손해를 인정함
 - <표 2>의 서울중앙지방법원 2014가단73532 사건, 서울북부지방법원 2015나32224 사건, 인천지방

21) 이동진(2014), 「사고 차량의 교환가치 감소로 인한 손해배상청구」, 『재판실무연구 2013』, 광주지방법원, p. 177~181

22) 김성흠(2018), 「교통사고로 자동차가 일부 파손됨으로써 발생하는 가격하락손해의 인정 여부 및 범위」, 『민사법연구』, 제 26집 p. 128

23) 김성흠(2018), p. 123~126

24) 개정 전 약관: 출고 후 2년 이내, 개정 후 약관: 출고 후 5년 이내

25) 수리비가 사고 직전 차량가액의 20%를 초과할 것. 개정 전 후 동일

법원 2015나12383 사건은 피해 자동차가 사고 당시 출고일로부터 2년 이상 경과하여 당시 약관상 차량연식요건인 출고 후 2년 이내 차량에 해당하지 않았으나, 법원은 시세하락손해를 인정함

■ 자동차보험 표준약관상 시세하락손해 보상금액은 수리비의 일정비율로 산정되는 반면, 판례상 시세하락손해 손해액은 다양한 기준에 의해 법원이 적정하다고 판단하는 금액으로 산정되고 있음

- 자동차보험약관은 차량연식에 따라 수리비에 일정 비율(1년 이하 20%, 1년 초과 2년 이하 15%, 2년 초과 5년 이하 10%)을 곱한 금액으로 시세하락손해를 산정함
- 반면 판례에서는 법원이 변론 전체의 취지와 증거조사 결과 인정되는 모든 사정을 종합하여 상당한 금액으로 인정되고 있음²⁶⁾
 - 수리비를 일응의 기준으로 하되, 사고의 정도, 부위, 수리내역과 수리비용, 사고 당시의 차량 상태와 수리 후 차량의 상태, 사고 전후의 시세 차액 등을 종합적으로 고려하여 산정하고 있음
- 실제 법원에서 인정된 시세하락손해 금액은 수리비 대비 10% 내외에서 165%에 이르는 수준까지 다양하여, 자동차보험 표준약관상의 기준인 수리비 대비 10%~20%를 훨씬 넘어서는 경우도 존재함

〈표 2〉 시세하락손해 관련 하급심법원 사례

사건번호	손상 및 수리내용	차량가격 (원)	수리비 (원)	파손정도 (%)*	차종 /연식	인정손해액 (원)	손해액비율 (%)*
서울중앙지법 2012가단 5106327	후륜 구동차량의 후면부 전체 파손, 전면, 후면부 휠하우스, 웬다, 트렁크, 바닥 프레임 등 수리	79,000,000	11,506,900	<u>14.57</u>	11개월	19,000,000	<u>165.12</u>
서울중앙지법 2014가단 73532	수리 부위가 광범위하고, 자동차의 주행 기능 및 안전 관련 부품이 교환되어, 왼쪽 문, 앞뒤 스포일러, 유리, 루프, 사이드미러, 타이어 휠 등 교환, 도장	90,000,000	33,974,150	37.75	포르쉐 911 3년 9개월	3,000,000	8.83
창원지방법원 2013가단 19109	차량 전면부분 파손되어, 후드, 앞헤더, 앞패널, 앞범퍼, 에어컨컨텐서, 라디에이터, 스티어링 기어, 오일쿨러 교환	103,086,000	37,070,000	35.96	벤츠 S350 14일(신차)	7,216,022	<u>19.47</u>
서울북부지법 2015나 32224	수리부위가 광범위하고, 자동차의 주행 기능·안전과 관련된 주요 부품이 다수 포함되어, 후드, 좌측 앞·뒷문, 뒷패널, 후방 문, D필러 등 교환	21,200,000	9,028,246	42.59	3년 3개월	3,238,000	<u>35.97</u>

26) 김성훈(2018), p. 128

〈표 2〉 계속

인천지법 2015나 12383	앞·뒷부분 모두 광범위하게 손상되어 많은 부품들이 교 체되고 여러 부위가 도장됨	26,390,000	7,791,960	29.53	2년 3개월	5,421,860	69.58
고양지원 2015가소 71396	트렁크리드 및 백판넬을 절단 하여 용접	-	7,650,000	-	5개월	3,728,000	48.73
대전지법 2015가단 207324	리어플로어사이드멤버, 리어 플로어패널, 리어엔드패널, 사 이드실패널, 쿼터패널 등이 손 괴되어 차량골격에 심한 손상	29,680,000	8,620,000	29.04	1년	1,293,000	15.00

주: 밑줄 및 굵은 글씨로 표시한 부분은 당시 약관상 시세하락손해 보상대상에 해당하지 않거나 보상금액을 초과하는 경우임

* 파손정도 = 수리비/차량가액×100, 손해액비율 = 인정손해액/수리비×100

자료: 김성흠(2018), p. 126~127

■ 대법원은 최근 자동차보험약관상 시세하락손해 보상대상에 해당하지 않는 경우에도 법원 판결에 의해 시세하락 손해를 인정할 수 있다는 취지의 판결을 선고하였음²⁷⁾

- 위 사안의 피해차량 파손정도는 약 12.76%로 약관상 파손정도 요건인 20%에 미치지 못하였으나, 법원은 “보험자가 부담하는 손해배상 채무는 보험계약을 전제로 하는 것으로서 보험자의 책임 한도액 범위 내에서 인정된다는 취지일 뿐 법원이 보험자가 피해자에게 보상하여야 할 손해액을 산정하면서 자동차종합보험약관의 지급기준에 구속되는 것은 아니다”라고 판시하며, 시세하락손해를 인정하였음
- 이 판결은 기존의 대법원 판결²⁸⁾의 취지를 재확인한 것으로 새로운 내용은 아니지만, 자동차보험 표준약관 개정 및 시행을 앞두고 있는 시점에 법원이 개정 약관의 기준을 넘어서는 시세하락손해를 명시적으로 인정하였다는 점에서 유의할 필요가 있음

27) 대법원 2019. 4. 11. 선고 2018다300708 판결(위 판례 사안의 피해 차량은 출고 후 약 5개월 된 차량으로, 사고 당시 차량 가액이 29,500,000원, 수리비용이 3,765,789원이었으며, 교환가치 감소액은 3,120,000원으로 평가되었음)

28) 대법원 1994. 5. 27. 선고 94다6819 판결 외 다수. 대법원은 피해자가 보험금을 직접 청구하는 경우 법원은 보험약관상 보험금 지급기준에 구속되지 않는다고 일관되게 판시하고 있으나, 직접청구권 자체가 보험계약에 근거하여 인정되는 것인데, 보험계약의 내용 중 하나인 보험금 지급기준에 구속되지 않고 그와 달리 그 청구권의 내용 및 범위를 결정할 수 있다고 보는 것이 타당한지는 의문이 있음. 다만, 뒤에서 보는 바와 같이 자동차보험 표준약관 제10조 제2항에서 법원 판결을 약관상 보험금 지급기준보다 우선하는 명시적 규정을 두고 있으므로, 이 부분에 대한 논의는 생략함

〈표 3〉 시세하락손해 보상 관련 약관의 기준과 판례의 기준

구분		약관 기준(2019년)	판례 기준
인정 여부 판단 시 고려사항	차량연식	출고 후 5년 이하	일률적인 제한은 없으나, 차량연식이 오래될수록 시세하락손해 인정 가능성 및 인정 금액은 감소함 ²⁹⁾
	파손정도	수리비가 차량가액의 20%를 초과할 것	'중대한 손상'이 발생하여, 기술적으로 가능한 수리를 하더라도 수리 후 일부 수리불가능한 부분이 남을것 ³⁰⁾
	파손 부위	해당 없음	교체가 어려운 주요 골격부위 파손 시 시세하락손해 인정 대상인 '중대한 손상'으로 인정
	수리 방법	해당 없음	쉽게 교체가 가능한 외부 부품 교환이나 판금 등 수리방법 외에 차체 절단·용접 등 수리방법이 이용되었는지
	사고이력 기재 여부	해당 없음	중고차 성능·상태 점검기록부에 사고 이력으로 기재할 대상에 해당하는 사고의 경우 '중대한 손상'에 해당할 가능성이 높음
	기타 사정	해당 없음	이미 여러 차례 또는 상당한 정도의 사고 이력이 있는지 여부, 난폭한 사용 등 차량 유지상태가 불량한지 여부, 차량 가격 자체가 현저히 저가인지 여부 등
인정 기준액	출고 후 1년 이하	수리비의 20%	일률적 기준 없음. 수리비를 일응의 기준으로 하되, 사고의 정도, 부위, 수리내역과 수리비용, 사고 당시의 차량상태와 수리 후 차량의 상태, 사고 전후의 시세 차액 등을 종합적으로 고려하여 산정
	1년~2년	수리비의 15%	
	2년~5년	수리비의 10%	

자료: 김성흠(2018), 『자동차보험 표준약관』, pp. 117~120, 127~128

■ 자동차보험 표준약관은 법원의 확정판결이 있는 경우 그 확정판결이 약관상 지급기준보다 우선한다고 정하고 있어, 향후에도 약관 기준과 판례 기준의 차이는 계속 존속할 것으로 보임

- 자동차보험 표준약관은 지급보험금 계산 시 '보험금지급기준에 의해 산출한 금액'을 기준으로 하되, 소송이 제기된 경우에는 법원의 확정판결에 따라 피보험자가 손해배상청구권자에게 배상하여야 할 금액을 '보험금지급기준에 의해 산출한 금액'으로 본다(정하고 있음³¹⁾)

29) 참고로, 독일의 판례는 출고 후 5년이 경과하고 주행 실적이 10만km 이상이면 시세하락손해를 인정하지 않는 것이 보통이고, 보험실무상으로도 출고 후 5년이 넘는 경우 시세하락손해를 인정하지 않고 있음(김성흠(2018), p. 105). 이처럼 차량연식 기준으로 시세하락손해 인정 여부를 판단하는 것은, 노후차량의 경우 무사고 경력이 자동차 시세에 미치는 영향이 매우 제한적이기 때문임(Greger·Zwickel(2014), p. 639). 다만, 이러한 기준은 확정적인 것은 아니어서 예외에 해당하는 사례도 존재할 수 있음. 일본의 경우, 국산차 인기 차종의 경우 출고 후 5년(주행거리 6만km 이상), 기타 국산차의 경우 출고 후 3년(주행거리 4만km 이상)이 경과하면 대체로 시세하락손해를 인정하지 않는 경향이 있으나, 이 역시 일반적인 경향일 뿐 절대적인 기준은 아니어서, 위 기준을 벗어나는 경우에도 시세하락손해가 인정되는 경우가 있음(김성흠(2018), p. 103). 이처럼 차량연식요건 관련 독일과 일본의 판례도 차량연식 5년 이하일 경우에 시세하락손해를 인정하는 점에 비추어 볼 때 이번 개정 약관에서 차량연식요건을 2년에서 5년으로 확대한 것은 적절한 것으로 보임

30) 독일의 경우, 경험칙상 수리비가 차량 가격의 10%를 넘지 않는 경우에는 경미한 손상으로 보아 시세하락손해를 인정하지 않는 경향이 있고, 당해 사고로 인한 손상이 경미한 손상에 해당하지 않더라도 기준에 중대한 손상을 입은 전력이 있는 차량의 경우 추가 시세하락손해는 인정되지 않을 수 있음(Greger·Zwickel(2014), p. 639)

31) 자동차보험 표준약관 제10조 제2항
소송(민사조정, 중재를 포함)이 제기되었을 경우에는 대한민국 법원의 확정판결 등에 따라 피보험자가 손해배상청구권자

- 즉, 약관 자체에서 약관에 의해 산출된 보험금과 판결로 인정된 손해배상금액이 다른 경우 판결에 의한 손해배상금액이 우선한다고 정하고 있는 것임

5. 향후 과제



■ 시세하락손해 관련 판례상 기준과 약관상 기준의 차이는 불가피한 면이 있고, 이를 완전히 일치시키는 것보다 각각의 목적과 기능에 맞게 기준을 정하는 것이 타당함

- 판례의 기준은 다소 일반적·추상적이거나, 개별 사안의 내용에 따라 구체적 타당성 있는 결론을 내릴 수 있다는 장점이 있고, 약관의 기준은 일률적·구체적이어서 보상대상 및 보상금액을 사전에 객관적으로 명확히 할 수 있으나 개별 사안의 특성에 따라서는 불합리한 결과³²⁾에 이를 수 있다는 단점이 있음
- 법원의 판결은 당해 사안에 대해 가장 적합하고 타당한 결론을 내리는 것이 주된 목적이자 기능인 반면, 약관은 다수의 보험계약자들에게 일률적으로 적용되는 명확한 기준이 되어야 하므로, 판례의 기준과 약관의 기준에는 일정부분 차이가 존재할 수 밖에 없을 것임
- 이러한 구조하에서는 통상적·전형적인 사례는 약관의 기준에 따라 해결하고, 이례적인 사례³³⁾는 소송절차를 통해 해결하도록 하는 것이 타당함
 - 현행 표준약관 제10조 제2항에서 확정판결의 내용을 약관상 보험금지급기준보다 우선하도록 한 것도 이러한 취지를 반영한 것이라고 볼 수 있음

■ 향후에도 약관의 신뢰성 및 분쟁예방기능을 제고하기 위해서는 약관 기준과 판례 기준 사이에 불합리한 차이가 발생하지 않도록 지속적인 점검이 필요함

- 약관과 판례의 보상기준에 일정부분 차이가 있을 수밖에 없다 하더라도, 이러한 차이가 지나치게 현격하거나, 통상적·전형적인 사건에 대해 특별한 이유 없이 약관에 의한 보상범위와 판례의 보상범위에 차이가

에게 배상하여야 할 금액(지연배상금을 포함)을 제1항의 '보험금지급기준에 의해 산출한 금액'으로 봄

- 32) 예컨대, 수리비는 적게 산정되었으나 원상회복 불가능한 부분이 크게 남는 경우에는 수리비보다 시세하락손해가 클 수 있는데, 수리비의 20% 이내로 시세하락손해 보상금액을 결정하는 약관의 기준에 따를 경우 과소배상이 될 수 있음. 반면, 수리비는 많이 지출되었으나 수리 후 원상회복 불가능한 부분이 거의 없는 경우에는 약관 기준에 따른 배상이 과다배상이 될 수 있음
- 33) 예컨대, 일반적인 경우 파손정도는 수리비에 비례하므로 수리비가 크지 않으면 별도의 시세하락손해가 발생하지 않는다고 볼 수 있으나, 특수한 경우에는 수리비 규모가 크지 않더라도 완전한 수리가 불가능하여 시세하락손해가 크게 발생할 수도 있음. <표 2>의 서울중앙지방법원 2012가단5106327 사건의 경우도, 파손정도는 14.57%에 불과하여 약관상 파손정도요건인 20%에 미치지 못하였지만, 시세하락손해는 수리비의 165%로 인정되어 당시 약관상 시세하락손해 보상금액(1년 초과 2년 이하의 경우 수리비의 10%)의 16배를 초과하는 수준이었음

존재한다면, 약관의 신뢰성 및 분쟁예방기능이 저하될 수밖에 없음

- 이번 표준약관 개정 시 파손정도요건은 개정되지 않고 종전과 동일하게 20%로 유지되었으나, 2019년 4월 선고된 대법원 판결(2018다300708)은 파손정도가 12.76%인 사안에서도 시세하락손해가 인정될 수 있다고 보았음
 - 위 판례 사안의 차종, 사고 내용, 손상 부위, 피해차량 사고 이력 등³⁴⁾을 고려할 때, 위 사안은 일견 통상적·전형적 사건의 범위에 포함되는 것으로 보이는데, 이러한 사례에 대해서는 판례 기준과 약관 기준의 차이를 좁혀나갈 필요가 있음
- 시세하락손해 인정 기준 및 인정 범위에 대한 판례 및 분쟁 사례 등을 지속적으로 검토하여 필요한 부분을 약관에 적극 반영함으로써, 약관 기준과 판례 기준 사이에 불합리한 차이가 발생하지 않도록 할 필요가 있음 **kiri**

34) 위 사건 원심판결인 수원지방법원 2018. 11. 29 선고 2018나73102 판결에 따르면, (i) 피해차량은 출고 후 5개월 정도 경과한 2018년식 그랜저 승용차이고, (ii) 고속도로에서 가해차량이 전방주시의무를 게을리 하여 피해차량 후면을 충돌하여 사고가 발생하였으며, (iii) 파손부위는 뒷 범퍼와 트렁크 리드(Trunk Lead, 트렁크 문짝의 끝부분), 리어 패널(자동차 뒤쪽 트렁크룸의 끝부분), 트렁크 바닥 패널, 좌·우 리어 사이드 멤버(Rear Side Member, 자동차의 골격을 이루는 강판) 등이었으며, (iv) 사고 이전에 피해차량이 사고로 파손된 적은 없었음