

인천지방법원 2020. 10. 28 선고 2018나62044(본소), 2018나71581(반소) 판결 [자동차소유권
이전등록절차이행청구 · 구상금]

재판경과

인천지방법원 2020. 10. 28 선고 2018나62044(본소), 2018나71581(반소) 판결

대법원 2018. 7. 11 선고 2017다274758 판결

인천지방법원 2017. 10. 10 선고 2017나54107 판결

인천지방법원 부천지원 2017. 2. 16 선고 2016가단104021 판결

전문

원고(반소피고), 항소인A

소송대리인 변호사 정일배

피고(반소원고), 피항소인주식회사 B

소송대리인 법무법인 기연 담당변호사 박동혁1) 소송대리인 법무법인 메리트 담당변호사 조현수

변론 종결2020. 7. 22.

판결 선고2020. 10. 28.

제1심판결인천지방법원 부천지원 2017. 2. 16. 선고 2016가단104021 판결

환송전판결인천지방법원 2017. 10. 10. 선고 2017나54107 판결

환송판결대법원 2018. 7. 11. 선고 2017다274758 판결

주문

1. 이 사건 본소 중 원고(반소피고)가 항소한 주위적 청구 부분은 2018. 7. 11. 이 사건 환송판결의

선고로 확정되어 종료되었다.

2. 환송 전 당심에서 추가한 원고(반소피고)의 본소 중 예비적 청구를 기각한다.

3. 환송 후 당심에서 제기한 피고(반소원고)의 반소에 따라, 원고(반소피고)는 피고(반소원고)에게 36,400,966원 및 이에 대하여 2018. 12. 11.부터 2020. 10. 28.까지는 연 5%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 12%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

4. 피고(반소원고)의 나머지 반소 청구를 기각한다.

5. 이 사건 본소로 인한 소송비용은 본소 주위적 청구에 관한 소송종료 이후의 소송비용을 포함하여 모두 원고(반소피고)가 부담하고, 이 사건 반소로 인한 소송비용의 90%는 원고(반소피고)가, 나머지는 피고(반소원고)가 각 부담한다.

6. 제3항은 가집행할 수 있다.

N

청 구 취 지 및 항 소 취 지

1. 청구취지

가. 본소

1) 주위적 청구취지

피고(반소원고, 이하 '피고'라 한다)는 원고(반소피고, 이하 '원고'라 한다)에게 78,791,700원 및 이에 대하여 2020. 4. 3.자 본소 청구취지 변경신청서 부분 송달일 다음 날부터 다 갚는 날까지 연 15%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

2) 예비적 청구취지

피고는 원고에게 25,681,646원 및 이에 대하여 2016. 1. 30.부터 2017. 7. 14.자 본소 청구취지 변경신청서 부분 송달일까지는 연 6%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 15%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라(원고는 환송 전 당심에서 예비적 청구를 추가하였다).

나. 반소

원고는 피고에게 39,090,726원 및 이에 대하여 이 사건 반소장 부분 송달일부터 다 갚는 날까지 연 15%의 비율로 계산한 돈을 지급하라(피고는 환송 후 당심에서 반소를 제기하였다).

2. 항소취지

제1심 판결 중 원고 패소 부분을 취소한다. 본소 청구취지 기재와 같은 판결을 구한다.

이 유

1. 환송 후 당심의 심판범위

가. 관련법리

1) 원고의 주위적 청구를 기각하면서 예비적 청구를 인용한 환송 전 원심판결에 대하여 피고만이 상고하고 원고는 상고도 부대상고도 하지 않은 경우에, 주위적 청구에 대한 항소심판단의 적부는 상고심의 조사대상으로 되지 아니하고 환송 전 원심판결의 예비적 청구 중 피고 패소 부분만이 상고심의 심판대상이 되는 것이므로, 피고의 상고에 이유가 있는 때에는 상고심은 환송 전 원심판결 중 예비적 청구에 관한 피고 패소 부분만 파기하여야 하고, 파기환송의 대상이 되지 아니한 주위적 청구 부분은 예비적 청구에 관한 파기환송판결의 선고와 동시에 확정되며 그 결과 환송 후 원심에서의 심판범위는 예비적 청구 중 피고 패소 부분에 한정된다(대법원 2001. 12. 24. 선고 2001다62213 판결 참조).

2) 원고만이 원고 패소 부분에 대하여 항소를 제기한 경우에, 원심판결 중 원고 승소 부분에 대해서는 원고로서는 항소를 제기하지 아니하였을 뿐만 아니라 항소의 이익 자체가 없는 것인데, 이러한 상황에서 위 원고 승소 부분에 대한 항소를 제기하지 아니한 피고가 더 나아가 부대항소기간을 도과한다든가 부대항소권을 포기하는 등으로 그 부분을 더 이상 다룰 수 없는 상태가 된 경우에는 위 원고 승소부분이 분리되어 확정된 것으로 볼 수 있다(대법원 2006. 4. 14. 자 2006카기62 결정 취지 참조).

3) 소송이 종료되었음에도 이를 간과하고 심리를 계속 진행한 사실이 발견되면 법원은 직권으로 소송종료선언을 하여야 한다(대법원 2011. 4. 28. 선고 2010다103048 판결).

나. 이 사건의 진행경과

- 1) 원고는 제1심에서 피고와 체결한 지입계약의 해지를 원인으로 ① 별지 기재 자동차(이하 '이 사건 자동차'라 한다)에 관한 소유권이전등록절차를 이행하고, ② 이 사건 자동차를 인도하고, ③ 2016. 2. 1.부터 이 사건 자동차의 인도 완료일까지 일 123,910원 상당의 비율로 계산한 휴차료 손해를 배상하고, ④ 원고가 피고를 위하여 용역을 제공한 대가로 운송료 1,400,000원 및 이에 대한 지연손해금을 지급하고, ⑤ 주식보관금 500,000원 및 이에 대한 지연손해금을 반환할 것을 청구하였다. 이에 대하여 제1심법원은 위 ④ 운송료 1,400,000원 및 이에 대한 지연손해금 청구를 인용하고 나머지 각 청구를 기각하는 판결을 하였고, 이에 대하여 원고만이 불복하여 항소하였다.
- 2) 원고는 환송 전 당심에서, 피고와 지입계약이 체결되지 않았거나, 체결되었다고 하더라도 그 효력이 없다면 원고가 피고에게 지급한 25,681,646원은 부당이득으로 반환되어야 한다는 취지의 예비적 청구를 추가하였다. 환송 전 당심은 원고의 제1심판결에 대한 항소를 기각하고, 환송 전 당심에서 추가한 예비적 청구는 전부 인용하였다. 이에 대하여 피고만이 자신의 패소 부분인 환송 전 당심판결 중 예비적 청구에 대하여 상고하였다.
- 3) 환송심은 피고의 상고를 받아들여 환송 전 당심판결 중 피고 패소 부분(본소 예비적 청구 부분)을 파기하고, 이 부분 사건을 당심에 환송하였다.
- 4) 원고는 환송 후 당심에서 본소 주위적 청구 중 위 ② 이 사건 자동차 인도청구에 대하여 피고의 이 사건 자동차 인도의무가 이행불능되었으므로, 이에 갈음하여 전보배상으로 15,000,000원을 청구하는 것으로 청구취지를 변경하고, 위 ③ 2016. 2. 1.부터 이 사건 자동차의 인도 완료일까지 일 123,910원 상당의 비율로 계산한 휴차료 청구에 대하여 2016. 2. 1.부터 2018. 5. 2.까지 821일간 일 77,700원 상당의 비율로 계산한 휴차료 63,791,700원(=77,700원×821일)을 청구하는 것으로 청구취지를 감축하는 청구취지 및 청구원인 변경신청서를 제출하였다.
- 5) 피고는 환송 후 당심에서 원고를 상대로 구상금 청구의 반소를 제기하였다.

다. 이 법원의 심판범위에 관한 판단

1) 위와 같은 이 사건의 진행경과를 앞서 본 법리에 비추어 보면, 제1심판결에서 인용되었으나, 피고가 항소를 제기하지 아니한 ④ 운송료 1,400,000원 및 이에 대한 지연손해금 청구는 환송 전 당심판결의 선고에 의하여 피고가 더 이상 다룰 수 없게 되었으므로 환송 전 당심판결의 선고와 동시에 확정되었다.

2) 환송 전 당심판결은 원고의 주위적 청구(④ 운송료 1,400,000원 청구 부분 제외)에 대한 항소를 기각하면서 예비적 청구를 인용하였는데, 이에 대하여 피고만이 상고하고 원고는 상고나 부대상고를 하지 않았다. 따라서 원고의 주위적 청구였던 피고와 체결한 지입계약의 해지를 원인으로 한 ① 이 사건 자동차에 관한 소유권이전등록절차 청구, ② 이 사건 자동차의 인도 청구, ③ 2016. 2. 1.부터 이 사건 자동차의 인도 완료일까지 휴차료 청구 및 ⑤ 주식보관금 500,000원 및 이에 대한 지연손해금 청구 부분은 예비적 청구에 관한 파기환송판결의 선고와 동시에 확정되었다. 따라서 환송 후 당심의 심판범위는 파기환송된 원고의 예비적 청구 부분 및 피고가 환송 후 당심에서 제기한 반소 부분에 한정된다.

3) 원고는 환송 후 당심에서 이 사건 자동차 인도 청구를 이 사건 자동차 인도 청구의 이행불능으로 인한 전보배상 청구로 청구취지 변경신청을 하고, 이 사건 자동차의 1일 휴차료를 123,910원에서 77,700원으로, 기간을 2016. 2. 1.부터 이 사건 자동차의 인도완료일까지에서 2016. 2. 1.부터 2018. 5. 2.까지로 청구취지를 감축하는 청구취지 변경신청서를 제출하였다. 그러나 이 사건 자동차 인도 청구 및 2016. 2. 1.부터 이 사건 자동차 인도완료일까지의 휴차료 청구는 이미 환송 전 당심판결에서 기각되고 원고가 상고하지 아니하여 파기환송판결의 선고와 동시에 확정되었다. 원고가 환송 후 당심에서 청구취지 변경신청을 한 전보배상 청구는 이미 확정된 이 사건 자동차 인도 청구와 선결관계에 있고, 휴차료 청구는 이미 기각되어 확정된 휴차료 청구와 소송물이 동일하다. 결국 원고의 이러한 청구취지 변경 및 감축은 이미 소송이 종료된 사건에 관한 것으로 기판력의 효력이 미쳐서 이를 허용할 수 없고, 원고가 항소한 주위적 청구 부분에 관한 종료 여부에 대하여 확인할 필요가 있으므로, 주문에서 소송종료선언을 한다3).

2. 인정사실

본소와 반소를 함께 본다.

가. 여객운송업을 영위하는 피고는 2014. 9. 16. 주식회사 C와 이 사건 자동차를 매매대금 66,600,000원에 매수하기로 하는 내용의 매매계약(이하 '이 사건 매매계약'이라 한다)을 체결하고, 2014. 9. 26. 피고 앞으로 이 사건 버스에 관한 소유권등록을 마쳤다.

나. 피고는 원고로부터 2014. 9. 16. 1,600,000원, 2014. 9. 18. 5,000,000원 합계 6,600,000원을 지급받고, 2014. 9. 18. D로부터 60개월간 원리금 균등분할 상환을 조건으로 60,000,000원을 대출받아(이하 위 대출금을 '이 사건 할부대출금'이라 한다) 주식회사 C에 이 사건 자동차 매매대금을 지급하였다.

다. 원고는 피고로부터 이 사건 자동차를 인도받아 운행을 시작하였고, 2014. 10. 25.부터 2016. 1. 25.까지 매월 피고의 대표이사 E에게 이 사건 할부대출금을 송금하였다.

라. 원고는 2016년 1월경 이 사건 자동차를 주식회사 F에게 60,000,000원에 매도하려고 하였다. 피고는 이 사건 자동차에 부착된 H 차량번호는 여객운송면허가 있는 피고에게 허가된 영업권이므로, 위 차량번호를 부착한 상태에서 매도할 수 없다는 등의 이유로 이 사건 자동차의 매도를 반대하였다.

마. 피고는 2016. 2. 4.부터 이 사건 자동차를 점유하고 있다가 2018. 5. 2. I협동조합에게 매매대금 15,000,000원에 매도하였다.

[인정근거] 다툼 없는 사실, 갑 제1 내지 5, 11, 12호증, 을 제1, 2, 17호증(가지번호 있는 것은 가지번호 포함, 이하 같다)의 각 기재, 변론 전체의 취지

3. 본소 예비적 청구에 대한 판단

가. 당사자들의 주장

1) 원고의 주장 원고는 피고에게 이 사건 자동차 매수대금으로 합계 25,681,646원을 지급하였다. 이는 원고와 피고 사이에 대외적으로는 원고가 피고에게 이 사건 자동차를 신탁하여 소유권과 운행관리권을 피고에게 귀속시키되, 대내적으로는 이 사건 자동차의 운행관리권을 위탁받아 자신의 독자적인 계산 아래 운행하면서 지입회사에 일정액의 관리비를 지급하기로 하는 내용의 이른바 지입계약이 체결되었음을 전제로 한 것이다. 그런데 피고 주장대로 원고와 피고 사이에 지입계약이 체결되지 않았거나, 지입계약이 체결되었다 하더라도 여객자동차 운수사업법(이하 '법'이라 한다) 제12조의 명의이용 금지규정에 위반하여 무효라면, 원고가 피고에게 지입계약의 유효를 전제로

지급한 25,681,646원은 법률상 원인 없이 급부한 것이므로 부당이득으로 반환되어야 한다.

2) 피고의 주장 피고는 원고와 지입계약이 아니라 다음과 같은 내용의 위·수탁계약을 체결하였다.

원고는 피고가 취득하는 이 사건 자동차를 사용하는 조건으로 일정한 비용 및 이 사건 자동차의 구매를 위하여 피고가 대출받은 할부금 및 부대비용을 원고가 피고 대신 부담한다. 피고는 운행허가증 발행, 안전교육, 제반서류 작성, 사고시 대처 등 차량관리를 하고, 이에 더하여 피고의 주식 일부를 취득하게 하여 주주로 참여할 기회를 부여한다. 원고가 피고에게 이 사건 자동차의 매수대금 명목으로 지급한 25,681,646원은 이 사건 위·수탁계약에 따른 것이므로, 피고가 법률상 원인 없이 수령한 것이 아니다.

나. 원고와 피고가 지입계약을 체결하였는지 여부

갑 제1 내지 8, 10 내지 12호증, 을 제1, 2, 5, 7, 17, 28호증의 각 기재, 변론 전체의 취지에 의하여 인정할 수 있는 다음과 같은 사실 및 사정들에 비추어 보면, 원고와 피고는 이 사건 자동차를 피고 명의로 구매하여 대외적으로는 피고에게 이 사건 자동차의 소유권과 운행관리권을 귀속시키되, 대내적으로는 원고가 이 사건 자동차의 매매대금을 모두 부담하고 이 사건 자동차에 대한 배타적인 관리 및 처분 권한을 가지고, 자신의 독자적인 계산 아래 운행하면서 지입회사인 피고에게 일정액의 관리비를 지급하기로 하는 내용의 지입계약(이하 '이 사건 지입계약'이라 한다)을 체결하였다고 봄이 타당하다.

1) 원고는 이 사건 자동차를 매수한 2014. 9. 16. 및 2014. 9. 18. 6,600,000원을 피고에게 지급하였고, 2014. 9. 25.부터 이 사건 자동차에 관한 분쟁이 발생하기 전인 2016. 1. 25.까지 이 사건 할부대출금을 피고 대표이사인 E에게 지급하는 등으로 이 사건 자동차의 매수대금을 모두 부담하였다.

2) 원고와 E이 2016. 2. 4. 대화한 녹취록(을 제28호증의 2)에 의하면, E이 이 사건 자동차를 주식회사 F에 매도하는 것에 대하여 반대한 것은 원고가 이 사건 자동차를 매도할 권한이 없었기 때문이 아니라 이 사건 자동차에 부착된 차량번호를 유지한 채 매도하려 하였기 때문으로 보인다. 즉, E은 이 사건 자동차에 부착되었던 차량번호(H)가 여객자동차 운송사업권이 있는 피고에게 부여된 것이므로, 이 사건 자동차의 차량번호를 유지한 채 이 사건 자동차가 제3자에게 매도되는 경우

피고에게 위 차량번호에 해당하는 사업권을 잃는 손해가 발생하기 때문에, 그에 대한 보상 없이 이 사건 자동차를 매도하는 것을 반대하였던 것으로 보인다.

3) 이 사건 자동차는 원고에 의하여 독점적으로 운행되었고, 피고 회사의 다른 기사가 이 사건 자동차를 운행하지는 않았던 것으로 보이고, 원고 역시 이 사건 자동차 이외에 피고의 다른 자동차를 운행하지는 않았던 것으로 보인다.

4) 피고 대표이사 E은 2015. 3. 10. 원고에게 "어려우셔도 본인 차량 할부나 관리비는 본인이 책임질 수 있게 부탁드립니다"는 문자를 보내기도 하였다.

5) 원고는 관리비, 국민연금, 건강보험, 고용보험, 산재보험 명목으로 매월 고정적으로 300,000원 상당을 지급하였다. 이는 일반적인 지입계약에서 지입차주가 운송회사에게 지급하는 지입비 명목과 일치한다.

6) 피고는 원고가 피고 소유의 이 사건 자동차를 사용하는 조건으로 일정한 비용 및 이 사건 자동차의 할부금 및 부대비용을 납입하기로 하는 내용의 위·수탁계약을 체결하였다고 주장한다. 그러나 피고의 주장대로라면 원고가 단지 이 사건 자동차를 사용하기 위하여 이 사건 자동차의 할부금, 보험료에 더하여 매월 300,000원 상당의 지입비까지 지급하였다는 것인데, 이는 원고에게 지나치게 많은 부담을 지우는 것이어서 경험칙상 쉽게 받아들이기 어렵다.

7) 피고는 원고와 체결한 위·수탁계약에는 원고가 피고의 주식을 매입하여 주주가 되고, 매달 정기적으로 운영회의를 개최하여 주주들의 의사를 반영하고 운송수익금을 피고 회사가 납입 받아 종합소득세를 신고하고 환급받아 주주들에게 배분하는 내용도 포함되어 있어 원고에게 경제적 이익이 있다는 취지로도 주장한다. 그러나 원고는 피고에게 주식보증금 명목으로 2015년 5월경 500,000원을 납입하였을 뿐 액면 5,000원의 주식 1,000주에 해당하는 5,000,000원을 지급한 사실이 없다. 또한 피고는 이 사건 자동차를 매수한 2014년 10월이 아닌 2015년 6월경에야 주식양수계약을 작성하였다고 주장하고 있는데, 시기적으로도 이 사건 지입계약의 체결과 원고의 피고 주식 취득 사이에 별다른 관계가 있다고 보이지 않는다. 이와 같은 사정에 비추어 보면, 피고가 다른 기사들과 작성한 차량 위·수탁계약서(을 제10호증)는 법 제12조가 금지하고 있는 명의대여 금지규정의 단속을 피하기 위하여 형식적으로 작성한 것으로 판단된다.

다. 이 사건 지입계약이 유효한지 여부

1) 사법상의 계약 기타 법률행위가 일정한 행위를 금지하는 구체적 법규정에 위반하여 행해진 경우, 그 법률행위가 무효인가 또는 법원이 그 법률행위 내용의 실현에 대한 조력을 거부하거나 다른 내용으로 그 효력을 제한하여야 하는가의 여부는, 당해 법규정이 가지는 넓은 의미에서의 법률효과에 관한 문제의 일환으로, 그 법규정의 해석에 따라 정해진다. 따라서 그 점에 관한 명문의 정함이 있다면 그에 따라야 할 것이고, 그러한 정함이 없는 때에는 종국적으로 그 금지규정의 목적과 의미에 비추어 그에 반하는 법률행위의 무효 기타 효력 제한이 요구되는지를 검토하여 이를 정할 것이다(대법원 2017. 2. 3. 선고 2016다259677 판결 등 참조).

법 제2조, 제3조 제1항은 여객자동차 운송사업의 종류를 노선, 구역, 수요응답형 여객자동차 운송사업으로 구분하고 있고, 법 시행령 제3조 제2호 가목은 전세버스 운송사업을 구역 여객자동차 운송사업 중 하나로 규정하고 있다. 법 제4조 제1항은 여객자동차 운송사업을 경영하려는 자는 국토교통부 장관의 면허를 받아야 하고, 다만 대통령령으로 정하는 여객자동차 운송사업을 경영하려는 자는 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다고 규정하고, 이에 따라 법 시행령 제4조 제2항은 전세버스 운송사업의 경우에는 시·도지사에게 등록하도록 정하고 있다. 나아가 법 제5조 제5항과 그 위임에 따른 법 시행규칙 제23조 제1항은 전세버스 운송사업의 등록기준이 되는 최저 등록기준 차량 대수, 보유 차고 면적, 부대시설 등을 정하고 있다. 또한 법 제12조는, 운송사업자는 다른 운송사업자나 운송사업자가 아닌 자로 하여금 유상이나 무상으로 그 사업용 자동차의 전부나 일부를 사용하여 여객자동차 운송사업을 경영하게 할 수 없고(제1항), 운송사업자가 아닌 자는 자기나 다른 사람의 명의로 운송사업자의 사업용 자동차의 전부나 일부를 사용하여 여객자동차 운송사업을 경영할 수 없다고(제3항) 규정하고 있다. 법 제85조는 위 규정을 위반한 경우 등록 취소 등의 행정처분을 할 수 있도록 규정하고 있고, 법 제90조는 2년 이하의 징역 또는 2,000만 원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다. 그러나 법과 법 시행령상 그에 위반된 법률행위의 효력에 관하여는 명문의 규정을 두고 있지 않다. 법 제12조의 입법취지는, 여객자동차 운송사업 면허를 받은 자가 타인으로 하여금 유상 또는 무상으로 그 사업용 자동차를 사용하여 여객자동차 운송사업을 경영하게 한다면, 그 타인은, 법이 여객자동차 운송사업의 공공성을 고려하여 규정한 면허요건을 갖추지 아니하고도, 사실상 여객자동차 운송사업을 할 수 있게 되어, 일정한

요건을 갖춘 자에 한하여 여객자동차 운송사업을 하도록 한 법률의 규정이 무력화되고, 여객자동차 운송사업의 질서가 문란해질 우려가 있어, 이를 금지하고자 하는 데 있다. 이러한 법의 취지는 전세버스 운송사업 등록기준을 갖추고 등록을 하도록 한 전세버스 운송사업자의 명의이용 금지에도 동일하고, 위 명의이용 금지규정에 위반된 행위의 결과에 의한 재화 또는 경제적 이익의 귀속을 방지하려는 데에 있는 것은 아니라고 할 것이다. 명의이용 금지규정에 위반하여, 자동차 소유자와 전세버스 운송사업자 사이에, 대외적으로는 자동차 소유자(이하 '지입차주'라 한다)가 그 소유의 차량 명의를 전세버스 운송사업자(이하 '지입회사'라 한다)에게 신탁하여 그 소유권과 운행관리권을 지입회사에 귀속시키되, 대내적으로는 위 지입차량의 운행관리권을 위탁받아 자신의 독자적인 계산 아래 운행하면서 지입회사에 일정액의 관리비를 지급하기로 하는 내용의 이른바 '지입계약'이 체결된 경우, 그 지입계약 자체가 사법상의 효력이 부인되어야 할 정도로 현저히 반사회성, 반도덕성을 지닌 것이라고 볼 수는 없다. 또한 지입계약의 사법상의 효력을 부인하여 운송수익 등의 귀속이나 자동차의 권리 귀속까지 부인하여야 비로소 명의이용 금지규정을 둔 입법 목적이 달성된다고 볼 수도 없다. 따라서 전세버스 운송사업자가 법 제12조에 위반하여 지입계약을 체결하였다고 하더라도, 이 사건 지입계약이 무효로 되는 것은 아니라고 할 것이다.

2) 위와 같은 법리에 비추어 살피건대, 이 사건 지입계약이 법 제12조에 위반한 것이라고 하더라도, 그 지입계약 자체가 사법상의 효력이 부인되어야 할 정도로 현저히 반사회성, 반도덕성을 지닌 것이라고 볼 수는 없으므로, 무효라고 볼 수 없다.

라. 소결론

원고와 피고가 체결한 계약은 지입계약에 해당하고, 무효라고 볼 수도 없다. 따라서 이 사건 지입계약이 체결되지 아니하였다거나, 지입계약이 무효임을 이유로 한 원고의 부당이득 반환 청구는 이유 없다.

4. 반소 청구에 대한 판단

가. 피고의 주장

원고와 피고는 이 사건 자동차의 매수를 위하여 피고가 대출받은 이 사건 할부대출금 및 부대비용을 매월 원고가 납입하기로 하는 내용의 위·수탁계약을 체결하였다. 설령 원고의 주장과 같이 원고가 이

사건 자동차의 매수대금을 부담하기로 하는 내용의 지입계약이 체결되었다 하더라도 이 사건 할부대출금 및 이 사건 자동차에 관한 부대 비용은 원고가 부담하여야 한다. 따라서 2016. 2. 5.경부터 이 사건 자동차를 I협동조합에게 매각한 2018. 5. 2.경까지의 할부금 32,072,571원 및 2018. 5. 2. 당시 남아있던 할부잔액 19,224,155원 합계 51,296,726원, 이 사건 자동차세 104,240원, 공제보험료 2,689,760원에 대하여는 원고가 납부할 의무가 있다고 할 것인데 피고는 위 금액을 대신 변제하였다. 따라서 원고는 피고에게 구상금 명목으로 이 사건 할부대출금 합계 51,296,726원, 이 사건 자동차세 104,240원, 공제보험료 2,689,760원 합계 54,090,726원 중 이 사건 자동차 매각대금 15,000,000원을 제외한 나머지 39,090,726원을 지급할 의무가 있다.

나. 판단

앞서 본 바와 같이 원고와 피고는 지입계약을 체결하였고, 이 사건 계약의 명칭을 불문하고 원고와 피고 사이에 체결된 계약이 해지되었음은 당사자 사이에 다툼이 없다. 이 사건 지입계약이 해지됨으로 인하여 이 사건 자동차에 대한 처분권한은 다시 원고에게 이전되므로, 이 사건 자동차의 할부대출금 또는 부대 비용 역시 원고가 납부하여야 한다.

을 제18, 21, 22호증의 각 기재에 의하면 피고는 원고가 부담하여야 할 2016. 2. 5.부터 2018. 5. 2.까지의 이 사건 할부대출금 32,072,571원 및 2018. 5. 2. 당시 남아있던 할부잔액 19,224,155원 합계 51,296,726원을 납부한 사실, 2016년 6월부터 2018년 1월까지 이 사건 자동차의 자동차세로 104,240원을 지출한 사실이 인정된다.

다만, 피고가 납부한 이 사건 자동차에 관한 공제보험금 상당은 원고가 이 사건 자동차를 운행하지 않는 동안에도 반드시 부담하여야 하는 비용으로 보기 어렵다. 따라서 원고는 피고가 원고 대신에 지출한 이 사건 할부대출금 및 자동차세 합계 51,400,966원(=51,296,726원+104,240원)에서 이 사건 자동차 판매비용 15,000,000원을 제외한 36,400,966원(=51,400,966원-15,000,000원) 및 이에 대하여 피고가 할부대출금 및 보험료를 납부한 날 이후로서 피고가 구하는 바에 따라 이 사건 반소장 부분이 원고에게 송달된 2018. 12. 11.부터 원고가 그 이행의무의 존부나 범위에 관하여 항쟁함이 상당하다고 인정되는 환송 후 당심 판결선고일인 2020. 10. 28.까지는 민법이 정한 연 5%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 소송 촉진 등에 관한 특례법이 정한 연 12%의 각 비율로

계산한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

5. 결론

그렇다면 환송 전 당심에서 추가된 원고의 예비적 청구는 이유 없어 기각하고, 환송 후 당심에서 제기된 피고의 반소는 위 인정범위 내에서 이유 있어 인용하고 나머지 반소 청구는 이유 없어 기각하며, 환송 전 당심에서 기각된 원고가 항소한 주위적 청구 부분은 2018. 7. 11. 환송판결 선고로 인하여 확정되어 종료되었음을 선언하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

재판장판사신재환

판사송한도

판사박정미

별지

- 1) 상고심에서 항소심으로 파기환송된 경우에는 환송 전의 항소심에서 소송대리권을 가졌던 소송대리인의 대리권은 부활한다.
- 2) 형식적인 항소취지는 이와 같으나, 아래 '1. 환송 후 당심의 심판범위'에서 보는 것과 같이 제1심판결의 판단 부분은 이미 모두 확정되었다.
- 3) 원고는 2020. 10. 21.자 답변서를 통하여 원고의 주위적 청구에 대한 청구취지 변경신청을 부대항소로 의제하여 허용하여야 한다는 주장을 하고 있으나, 이미 확정되어 기판력이 발생한 청구 부분에 대하여 부대항소를 제기하는 것을 허용할 수 없음을 밝혀둔다.