

울산지방법원 2019. 2. 20 선고 2017가단66529(본소), 2018가단66656(반소) 판결
[할부매매대금 등 청구의 소 · 손해배상(기)]

전 문

원고(반소피고)A

소송대리인 변호사 이강길

피고(반소원고)B

소송대리인 변호사 손다미

변론 종결 2018. 11. 14.

판결 선고 2019. 2. 20. 1) 최초 판결 선고 기일을 '2018. 12. 29'로 고지하였으나, 이 사건을 수소법원
조정예 회부하여 조정을 진행하였다가 조정이 불성립됨에 따라 다시 선고 기일을 고지하여
판결 선고에 이르렀음을 밝혀 둔다.

주 문

1. 피고(반소원고)는 원고(반소피고)에게 21,934,682원과 이에 대하여 2018. 10. 12.부터 2019. 2. 20.까지는 연 5%, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 15%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
2. 원고(반소피고)의 나머지 본소청구와 피고(반소원고)의 반소청구를 모두 기각한다.
3. 소송비용 중

가. 본소에 관한 부분의 35%는 원고(반소피고)가, 나머지 65%는 피고(반소원고)가 각 부담하고,
나. 반소에 관한 부분은 원고(반소피고)가 부담한다.

4. 제1항은 가집행할 수 있다.

N

청 구 취 지

1. 본소: 피고(반소원고, 이하 '피고'라 칭한다)는 원고(반소피고, 이하 '원고'라 칭한다)에게 61,935,162원과 이에 대하여 2018. 10. 11.자 청구취지 및 청구원인 변경신청서부분 송달 다음날(2018. 10. 12.)부터 다 갚는 날까지 연 15%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.
2. 반소: 원고는 피고에게 20,000,000원과 이에 대하여 이 사건 반소장부분 송달 다음날부터 다 갚는 날까지 연 15%의 비율로 계산한 돈을 지급하라.

이 유

1. 사실관계

원고는 C(주)와 화물운송위탁계약을 체결하고 화물운송업에 종사해 왔다(다만, 외관상 원고는 C에 지입차주로 소속되어 화물운송을 '배차' 형식으로 받고 있었다). 피고는 2014. 11. 하순경에 원고에게 '운전기사'로 고용되었다. 원고는 당시 D 명의로 등록하여 자신이 관리하던 'E' 화물차량(현대메가워바디, 이하 '이 사건 화물차량'이라 칭한다)을 피고에게 배정하여 C가 지시·위탁하는, 즉 배차하는 화물운송을 담당하도록 배치하였다. C는 피고의 화물운송이 종료될 경우 이를 월별로 정산하여 2개월 후에, 즉 2014. 12.분 운송료는 2개월 후인 2015. 2.에 D 명의의 계좌로 입금하였고, 원고는 D 계좌를 관리하면서 운송수익금에서 피고가 주유비·차량수리비·식비 등으로 지출하는 비용(피고가 소지하고 있던 D 명의의 신용카드로 결제하였다)을 뺀 나머지 금액에서

피고에게 월 250만 원씩의 급여를 지급하였다. 그러다가, 2015. 3. 1.에 이르러 원고와 피고 사이에 이 사건 화물차량에 관하여 별지 기재와 같은 <매매계약서>(이하 '이 사건 매매계약서'라 칭한다)가 작성되었다. 이상의 사실은 당사자 사이에 크게 다툼이 없다.

2. 쟁점에 관한 판단

가. 이 사건의 주된 쟁점

원고는 이 사건 본소로, 원 · 피고 사이에 이 사건 화물차량에 관하여 작성된 이 사건 매매계약서, 즉 차량할부매매계약에 따라 피고를 상대로 그동안 연체된 차량할부금 등의 지급을 구하고 있다. 이에 반하여, 피고는 다음과 같이 주장한다. 즉, 피고는 2014. 11. 하순경에 원고에게 고용된 근로자로서 그동안 월 250만 원씩의 급여를 지급받아 오던 중, 2015. 3. 1.에 이르러 원고의 요청에 따라 근로계약서가 아닌 이 사건 매매계약서를 작성하였는데, 이는 원고가 고용주로서 자신의 책임을 회피하기 위한 목적에서 정식의 근로계약서 대신 형식상 또는 통정허위표시로 작성된 것에 불과하므로, 그에 따른 차량할부금 등의 지급의무가 없다고 다툰다.

그러므로 아래에서는 이 사건 매매계약서가 진정으로 작성된 계약서인지, 아니면 고용주의 책임을 회피하기 위한 원고의 의도에 따라 허위로 작성된 것으로서 2015. 3. 1. 이후에도 원 · 피고 사이에는 여전히 실질적인 고용관계가 존재하였는지 여부에 관하여 살핀다(피고는 2018. 9. 3.자 준비서면에서 '2017. 12. 6.자 준비서면에서 주장한 주위적 항변(피고는 원고에게 고용된 직원으로서 계속 근무하였다)'을 철회하였으나, 이 사건 매매계약서의 작성 경위 등을 다투는 한편, 이 사건 매매계약서가 '통정허위표시로 작성'되거나 '불공정한 법률행위여서 무효'라는 주장을 계속 유지하고 있으므로, 이 부분에 관한 판단은 원 · 피고의 본소 및 반소에 관한 판단에 앞서 우선적으로 판단되어야 할 부분으로서 여전히 이 사건의 주된 쟁점에 해당한다).

나. 판단

이 법원은 아래와 같은 여러 사정을 살핀 결과 피고의 주장과는 달리, 이 사건 매매계약서가

원 · 피고의 차량할부매매 의사에 따라 진정하게 작성된 문서라는 결론을 내렸다. 이유는 아래와 같다.

증인 F, G, H의 각 증언에 2018. 3. 23.자 사실조회회신을 종합하면, ① 피고가 입사한 직후인 2014년 말경에 이 사건 화물차량을 운행하는 동안 15일 간격으로 2번의 교통사고를 유발시킴에 따라 원고에게 수리비 지출 등 상당한 손해가 발생한 사실, ② 이에 원고는 피고와 F를 상대로 "너희가 그냥 화물기사로만 근무하니까 차량에 대한 책임감이 없다. 너희도 (차량 운행 내지 관리에 대한) 책임감을 가져야 하니까, 지금부터는 화물차량을 너희 명의로 이전하여 운행하면서 관리도 하라. 앞으로 5년 동안 운행하면 그 후에 차량을 너희에게 주겠다."는 취지로 말하였고, 이에 피고와 F(이하 둘을 합하여 '피고측'이라 칭한다)도 승낙한 사실, ③ 위와 같은 합의에 따라, 피고측이 스스로 이 사건 화물차량(당시 F이 운전하던 화물차량을 포함한다. 이하 사실인정 부분에 한하여 동일하다)에 관한 차량할부매매계약서의 초안을 작성한 다음 원고를 만나 교부한 사실, ④ 그런데 피고측이 작성해온 계약서의 초안이 통상적인 매매계약서의 형식과 체계에 맞지 않게 너무 서술식으로 작성되어 있자, 원고와 동행하였던 G(예전에 은행에 근무하였다)가 위 초안서의 기본내용을 토대로 즉석에서 원 · 피고 사이에 추가로 협의가 이루어진 내용을 보태어 이 사건 매매계약서의 초고를 작성한 사실, ⑤ 위 초고에 따라 원고가 백지에 다시 이 사건 매매계약서의 내용을 기재한 후, 피고측(이 사건 매매계약에 대해서는 F이 '보증인'으로 입회하였고, 피고 역시 같은 날 원고와 F 사이에 체결된 동일한 매매계약에 대하여 보증인으로 입회하였다)으로부터 그 자리에서 서명을 받은 사실, ⑥ 당시 피고측은 이 사건 화물차량에 관하여 위와 같은 경위로 60개월짜리 차량할부매매계약이 체결된다는 것을 명확히 인식하고 있었던 사실, ⑦ 한편, 이 사건 매매계약에 따른 경우 피고측은 2015. 5.부터 C에서 운송수입금을 지급받게 되어 그 이전인 2015. 3.과 4.의 2개월 동안 별도의 수익이 발생하지 않음에 따라, 원고에게 생활비조로 우선 기존 급여에 상응하는 금액의 지급을 매월 선급으로 지급해 줄 것을 요구하여 이를 승낙받은 사실, ⑧ 원고와 사이에 이 사건 매매계약과 동일한 내용의 매매계약을 함께 체결한 F은 2016. 11.경 C가 아닌 다른 업체로 화물운송업무를 이전하였음에도, 그 후 2017. 6.까지 계속해서 원고에게 차량 할부금을 매월 지급해 온 사실, ⑨ 이 사건 화물차량의 명의자인 D은 피고에게 "내가 다른 곳에 취업해야 하니까 차량 명의를 빨리 이전해 가라."고 요구한

사실, ⑩ 피고가 2015. 3. 1. 이후 이 사건 매매계약을 작성한 차주로서 이 사건 화물차량을 운행하였음은 F도 인정하고 있는 사실, ⑪ 그런데 그동안 화물차량의 운행에도 불구하고 그 수익금이 기존에 원고로부터 지급받던 월급 이상을 올리지 못하게 되자, 피고측은 2017. 7. 초순경에 이르러 원고에게 "이렇게 운행해서는 이익도 별로 없다. 앞으로는 일을 안하겠다."는 취지로 말하면서 화물차량의 운행을 포기하고 차량도 반환하겠다고 통보한 사실, ⑫ 이에 원고는 피고측에 이 사건 매매계약서에 따라 화물차량을 매각하여 정산을 하라고 요구한 사실, ⑬ C에서는 2015. 3. 1. 이후 피고를 이 사건 화물차량의 '차주'로 인식하고 있었고, 이에 따라 원고가 아닌 피고측과 배차 등을 논의한 사실(특히, 2015. 3. 1. 이전에 화물기사가 배차를 거부할 경우 C에서는 지입차주인 원고와 배차 문제를 논의하여 처리하였으나, 2015. 3. 1. 이후에 피고측이 화물운송을 거부하거나 기피할 경우에 C에서는 개인사업자인 피고측이 배차를 거부한다는 이유로 그 후속절차에 대해서는 아예 처리조차 하지 않았다), ⑭ C에서도 종전에 화물차량 기사들을 상대로 운행차량을 할부매매 형식으로 이전하고 할부금을 지급받아 온 전례가 있는 사실이 인정된다.

위 인정사실에 의하면 2015. 3. 1. 이후에는 피고가 원고로부터 이 사건 화물차량을 이전받아 독립적인 개인사업자 지위에서 차량을 관리·운행하도록 할부매매 형식으로 이 사건 화물차량을 인수받을 것을 제안 받고 피고가 이를 승낙함으로써, 양측의 진정한 의사에 따라 이 사건 매매계약서가 작성되었음을 알 수 있다. 따라서 이 사건 매매계약서가 근로계약서 대신 고용주로서 원고의 책임을 회피하기 위한 의도에서 형식상 작성된 문서가 아님은 명백하다. 나아가, 2015. 3. 1. 이후에는 원·피고 사이에 차량할부매매 및 이 사건 매매계약서에 따른 법률관계만이 존재할 뿐, 더 이상 종전과 동일한 형태의 근로관계가 계속 유지되었다고 볼 수는 없다. 따라서 이 사건 매매계약서가 '통정허위표시'로 작성되었다는 피고의 이 부분 주장은 받아들이지 않는다.

한편, ① 앞서 살핀 이 사건 매매계약서의 작성 경위, ② 원고와 피고측의 관계, ③ 피고가 계약서의 초안을 작성해 왔고, 이를 검토하는 과정에서 원·피고 사이에 추가로 협의된 내용이 보태어져 계약서가 완성된 점, ④ 할부 기간과 할부금액, ⑤ 매월 C로부터 지급받는 운송수익금과 지출비용, ⑥ 특히, 할부기간 종료 시 피고가 이 사건 화물차량의 완전한 소유권 등 처분권한을 취득하는 점, ⑦ F의 증언 내용 등을 종합해 볼 때, 이 사건 매매계약이 불공정하게 작성된 것으로 보기는 어렵다. 그 외,

달리 피고가 이 사건 매매계약 체결 당시 '궁박, 경술, 무경험' 상태에서 계약체결에 이르렀다거나 계약내용이 현저히 공정을 잃은 법률행위라는 점을 인정할 아무런 증거 없다. 피고의 이 부분 주장 또한 받아들이지 않는다.

아래에서는 이 사건 매매계약에 따른 원 · 피고의 본소 및 반소청구를 살펴본다.

3. 쌍방의 '위약금 청구'에 관한 판단

을 2호증(가지번호 포함)의 기재에 증인 F, H의 각 증언을 종합하면, 피고와 F은 2017. 7. 1.경 원고에게 "이대로 화물차량을 계속 운행해서는 이익이 안 나니까 더 이상 운행하기 어렵다."는 취지로 말하는 한편, 그 무렵부터 차량 운행도 일시적으로 중단한 사실, 그러자 원고는 2017. 7. 초순경 피고에게 차량할부대금을 일시금으로 지급하고 이 사건 화물차량의 명의로 이전해 갈 것을 요구하였고, 2017. 7. 8.에 이르러서는 아예 이 사건 화물차량의 운행에 필수적인 D 명의의 신용카드 반환까지 요구하여 이를 돌려받은 사실, 이에 피고는 2017. 7. 10. 원고에게 위와 같은 신용카드 회수로 인해 더 이상 이 사건 화물차량을 운행할 수 없음을 들어 이 사건 화물차량의 반환을 정식으로 통보한 사실, 원고 역시 2017. 7. 20. 피고에게 내용증명을 보냈으나, 거기에는 피고가 내용증명에서 언급한 '고용관계에서 사퇴함'의 표현에 동의할 수 없다는 내용만 기재되어 있을 뿐 다른 내용에 대해서는 일체 언급하지 않은 사실이 인정된다.

위 인정사실에 의하면 2017. 7. 초순경에 이르러 피고가 먼저 원고에게 이 사건 화물차량 운행의 어려움을 호소하면서 차량운행을 일시적으로 중단한 것은 맞으나, 다른 한편으로 원고와 피고의 관계, 이 사건 매매계약의 체결 경위와 계약 내용, 그 이행과정 등에 비추어 원고 역시 이 사건 매매계약의 원만한 이행을 위해서라도 피고와 함께 차량운행으로 인한 수익증가 등 그 해결책 내지 대안을 함께 모색하고 어려움을 타개하기 위하여 서로 협력해야 함에도 불구하고, 피고의 위와 같은 호소를 기회로 피고에게 먼저 이 사건 매매계약에 따른 차량할부관계에 어긋나는 '차량대금의 일시금 지불'을 요구하는 한편, 그 직후에는 피고로부터 이 사건 화물차량의 운행에 필수적인 D 명의의 신용카드마저 일방적으로 회수하는 데까지 나아감으로써 결국 피고로서는 더 이상 주유비 등을 결제할 수 없게 되어 부득이 이 사건 화물차량의 운행을 중국적으로 중단할 수밖에 없게 되었고, 이에 따라 이 사건

매매계약 역시 더 이상 정상적으로 이행할 수 없는 이행불능의 상태에 빠지게 된 것으로 봄이 옳다. 그렇다면 이러한 계약불이행에 대한 책임은 이 사건 화물차량의 운행에 필수적인 신용카드를 일방적으로 회수하는 등 차량할부관계의 종국적인 파기를 초래할 수 있는 직접적인 행동으로 나아감으로써 운행불능의 상태에 빠뜨린 원고에게 있다고 보아야 한다.

따라서 원고는 이 사건 매매계약서 다섯째 항에서 약정한 대로 계약 불이행에 대한 위약금으로 2,000만 원을 피고에게 지급할 의무가 있다. 피고의 반소청구는 이유 있어 받아들이고, 이에 반하는 원고의 이 부분 본소청구는 받아들이지 않는다.

4. 원고의 나머지 본소청구에 관한 판단

피고의 채무불이행을 전제로 한 원고의 본소에 관한 주장은 받아들일 수 없으나, 다만 원고의 차량할부대금 청구에는 이 사건 매매계약에 따라 피고가 그동안 원고에게 당연히 지급했어야 할 차량 할부대금을 미지급한 금액을 청구하고 있음이 명백하므로, 아래에서는 이에 관하여 살핀다. 정산 금액은 다음과 같다.

○ 2015. 3.부터 2017. 6.까지 피고가 원고에게 지급할 차량 할부대금: 총 6,160만원 (= 월 220만원 × 28개월)

○ 위 기간 동안 원고가 지급받은 피고의 수익금: 255,797,118원 [2018. 7. 24.자 사실조회회신에 의하면 2015. 7.분 수익금이 8,677,300원임에도 원고의 계산자료에는 그보다 500원이 적게 기재되어 있다.]

○ 위 기간 동안 원고가 대납하거나 피고에게 지급한 금액: 총 236,131,800원 [= 국민카드 사용대금 130,611,143원 + 신한카드 이용대금 8,983,438원 + I 관련 거래대금 24,907,199원 + 피고에게 지급한 금액 71,630,020원(2016. 1.분 금액 중 F 몫인 230만원 제외)]

○ 피고가 원고에게 지급할 금액: 41,934,682원{= 6,160만원 - (255,797,118원 - 236,131,800원)}

5. 정산

원고의 본소청구 금액과 피고의 반소청구 금액을 서로 정산하면, 피고가 원고에게 지급할 금액은 21,934,682원(= 41,934,682원 - 2,000만 원)이 남는다.

결국 원고의 본소청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 받아들이고, 피고의 반소청구 금액은 위 정산으로 소멸되어 버린 이상 피고의 반소청구 자체는 받아들이지 않는다. 다만, 이러한 사정을 소송비용 분담에 반영하여 주문과 같이 선고한다.

판사서영호

별지

1)최초 판결선고기일을 '2018. 12. 29'로 고지하였으나, 이 사건을 수소법원 조정예 회부하여 조정을 진행하였다가 조정이 불성립됨에 따라 다시 선고기일을 고지하여 판결선고에 이르렀음을 밝혀 둔다.