

준 비 서 면

사 건 2025나386 손해배상(자)
원 고 최 애 숙 외 2
피 고 케이지모빌리티 주식회사(변경 전: 쌍용자동차 주식회사)

위 사건에 대하여 원고들의 소송대리인은 다음과 같이 변론을 준비합니다.

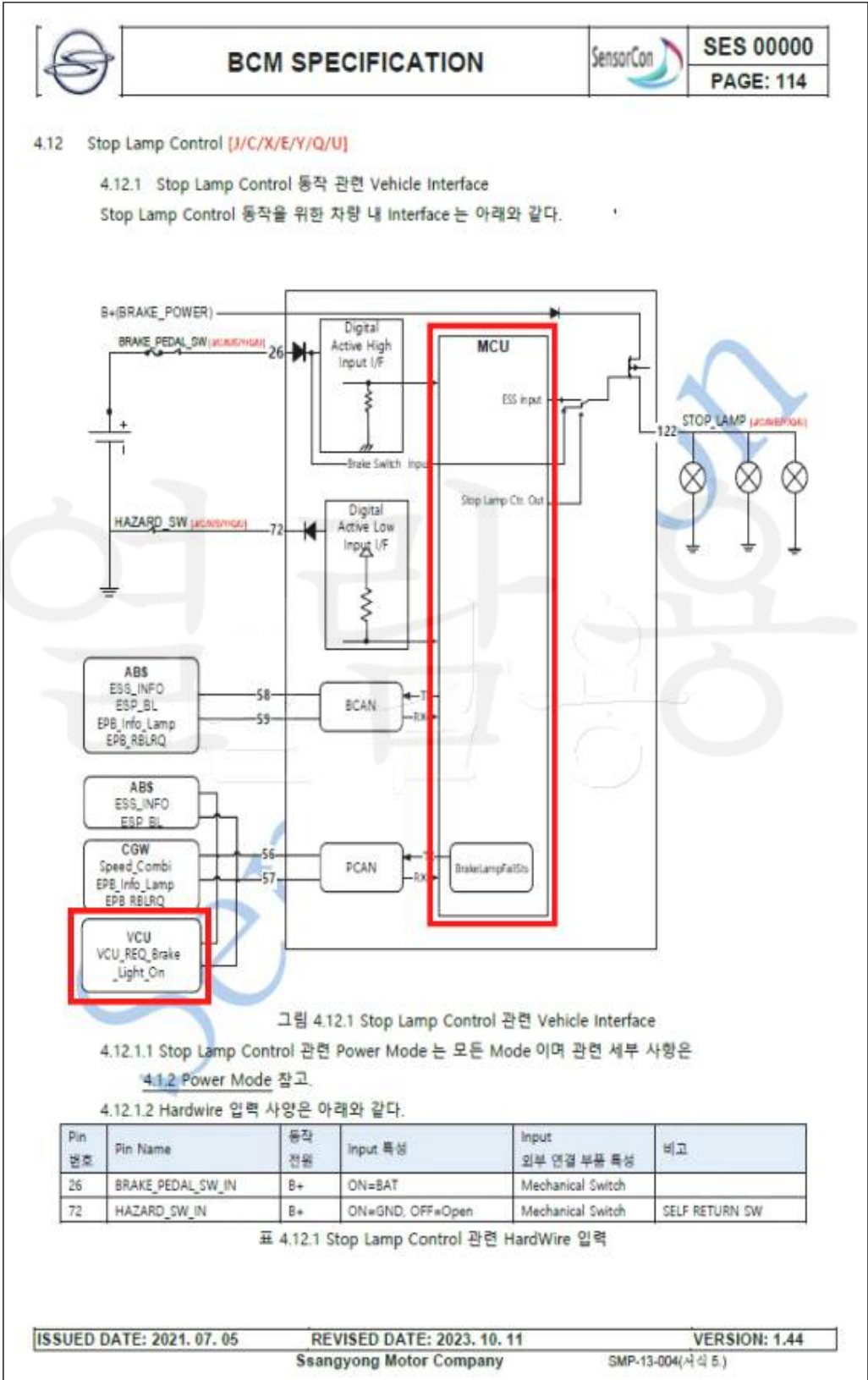
- 다 음 -

1. 브레이크등 점등에 있어서 BCM과 ECU의 역할과 상관관계

(1) BCM 내의 핵심 부품인 MCU의 존재는 BCM이 단순한 릴레이가 아니라는 사실을 입증합니다

① 을 제22호증상에 표시된 BCM 내의 MCU

피고가 제출한 을 제22호증은 아래와 같이 BCM의 핵심 부품으로 MCU(Microcontroller Unit)가 존재하고 있음을 표시하고 있습니다.



② MCU는 소형 컴퓨터 시스템

MCU (Microcontroller Unit)는 하나의 칩에 프로세서(CPU), 메모리 (RAM, ROM/Flash), 입출력 인터페이스(I/O ports), 타이머, ADC(Analog to Digital Converter), 통신 모듈(UART, SPI, I2C) 등 다양한 주변 장치를 내장한 소형 컴퓨터 시스템입니다. MCU는 특정한 작업을 수행하기 위해 설계된 일체형 컴퓨터라고 할 수 있습니다.

CPU(중앙처리장치)	명령어를 읽고 해석하여 프로그램을 실행합니다.
	MCU에 따라 8비트, 16비트, 32비트 아키텍처를 사용합니다.
메모리	RAM: 프로그램 실행 중 임시 데이터 저장 (휘발성)
	ROM / Flash Memory: 프로그램 코드와 영구 데이터 저장 (비휘발성)
I/O 포트	외부 장치(센서, 스위치, 모터 등)와 신호를 주고받는 통로입니다.
타이머/카운터	시간 기반 작업(예: 인터럽트 발생, PWM 신호 생성 등)에 사용됩니다.
ADC (아날로그-디지털 변환기)	아날로그 신호(전압)를 디지털 데이터로 변환합니다.
통신 모듈	다른 기기와 데이터 통신을 위해 사용됩니다 (예: UART, SPI, I2C, CAN).
인터럽트 시스템	외부나 내부 이벤트 발생 시 CPU의 흐름을 제어할 수 있게 해줍니다.

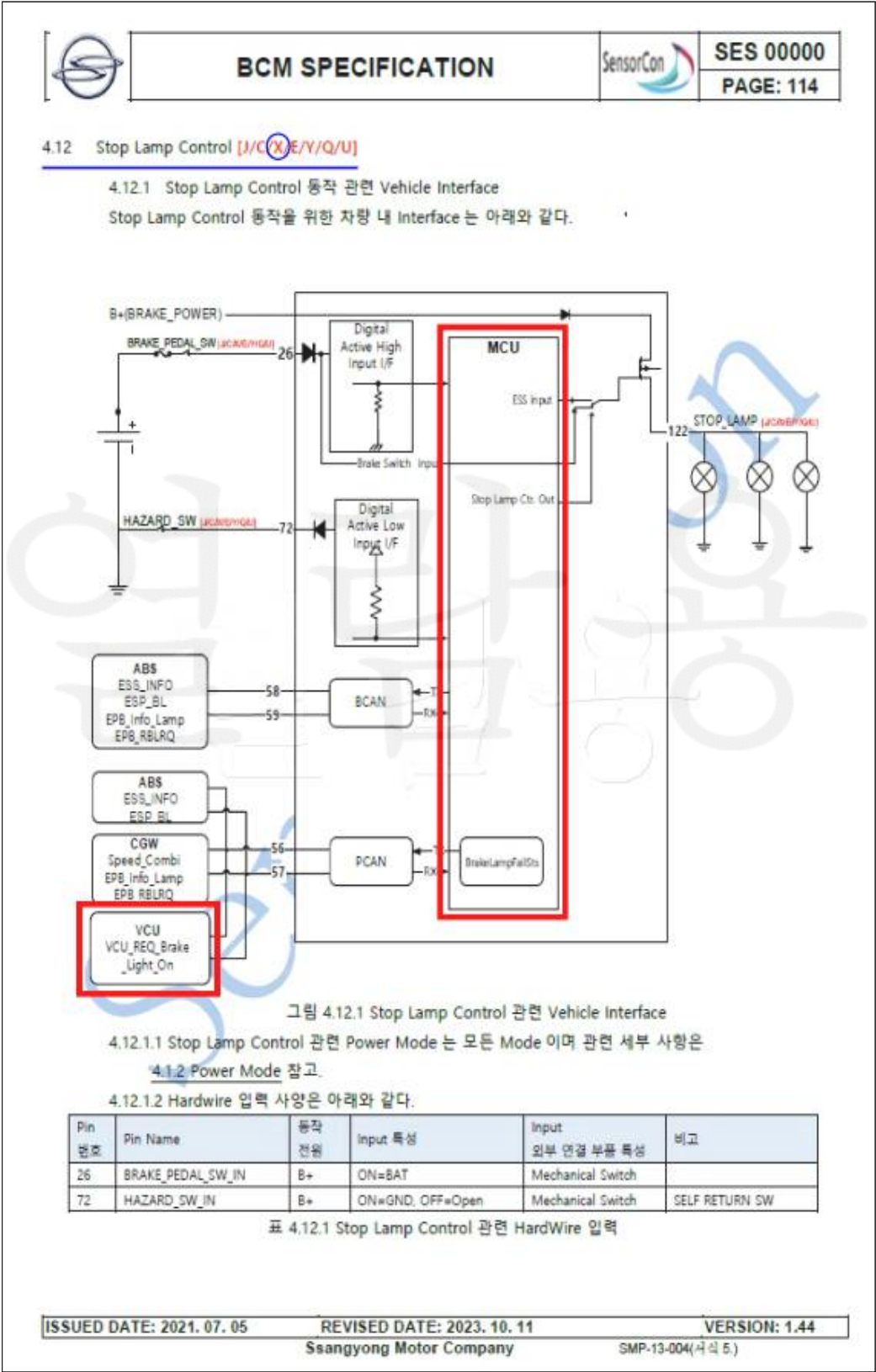
③ 소형컴퓨터 시스템인 MCU를 탑재한 BCM이 단순한 릴레이라는 피고의 주장은 허위주장입니다.

BCM은 위 ②항과 같이 소형컴퓨터 시스템인 MCU를 핵심 부품으로 내장하고 있으면서 ECU와 연결되어서 상호 소통하면서 ECU의 명령과 정보제공에 따른 제어기능을 정밀하게 수행하므로 BCM이 단순한 릴레이에 불과하다는 피고의 주장과 이 사건 자동차의 브레이크등은 단순 on/off의 개념으로 기계적인 스위치로 점등된다는 피고의 주장은 BCM의 역할을 사실과 다르게 제한하고 왜곡·축소한 것으로서 명백한 허위주장입니다.

- (2) 코드명이 'X'인 이 사건 자동차의 VCU급인 ECU는 BCM에 "VCU_REQ_Brake_Light_On" 신호를 보내고 BCM은 VCU급인 ECU로부터 동 신호를 받아야 브레이크등을 점등합니다

을 제22호증이 적용되는 차종에는 아래 붉은 원형 표시와 같이 을 제 22호증 상단 '4. 12항' 제목에 이 사건 자동차 티볼리의 코드명인 X가 포함되어 있습니다.

<표 삽입을 위한 여백>



[을 제22호증]

그러므로 을 제22호증에 기재된 내용은 그 전체가 다 코드명이 ‘X’인 티볼리 차종에 적용되며, 을 제22호증 상에 그 기재된 내용 중 특정 부분이 코드명 ‘X’ 차종에 적용되지 않는다는 명시적 기재가 없는 이상 을 제22호증에 기재된 모든 내용은 예외없이 코드명 ‘X’ 차종, 즉 이 사건 티볼리 자동차에 적용되는 것입니다.

따라서, 이 사건 자동차의 ECU는 VCU급으로서 차량의 지배구조상 최상위에서 Master로서 Slave인 하위 제어기인 BCM을 컨트롤하며, ECU가 브레이크등을 점등하라는 “VCU_REQ_Brake_Light_On”이라는 명령신호를 보낼 때 BCM은 이 명령신호와 브레이크페달 스위치에서 오는 신호가 일치하면 브레이크등을 점등하고 만약 브레이크페달 스위치에서 페달이 밟혔다는 신호가 오더라도 ECU에서 “VCU_REQ_Brake_Light_On”라는 신호가 동시에 오지 않으면 브레이크등을 점등하지 않습니다.

을 제22호증상에 표시된 VCU는 코드명 ‘X’인 티볼리 차종에도 적용이 되므로 이 사건 자동차의 VCU급인 ECU는 BCM에 “VCU_REQ_Brake_Light_On” 신호를 보내는 것으로 보아야 하며, 피고의 BCM은 단순한 릴레이이고 ECU는 브레이크등 점등에 관여하지 않는다는 주장과 이 사건 자동차의 브레이크등은 단순 on/off의 개념으로 기계적인 스위치로 점등된다는 주장은 모두 을 제22호증에 배치되는 주장입니다.

(3) ECU(VCU) 소프트웨어 결함으로 인한 급발진시 발생하는 브레이크등 미점등 현상

ECU(VCU) 소프트웨어 결함으로 인한 급발진시 ECU(VCU)는 쓰로틀밸브를 개방하는 가속명령을 내린 상태이므로 이에 따라 BCM에 브레이크등을 켜라는 신호(“VCU_REQ_Brake_Light_On”)를 보내지 않기 때

문에 BCM는 브레이크등을 점등하지 않게 됩니다.

(4) 신빙성이 결여된 피고 제출 참고자료 1

피고가 변론 종결된 후 제출한 참고자료 1(티볼리 차량의 P-CAN의 송수신 매트릭스)은 피고가 제1심에서 을 제26호증으로 제출하였다가 전체 번역문의 제출이 요구되는 상황에 이르자 2025. 1. 7. 변론기일에서 명백하게 철회했던 을 제26호증과 동일한 것입니다. 피고는 증거로서 철회했던 을 제26호증을 변론종결 후 다시 참고자료 1로 제출하고 전체 번역문을 제출하지 않았다가 항소심에 와서 일부 번역문(피고는 을 제40호증으로 제1심에서 철회된 을 제26호증의 1~3쪽과 각 쪽 하단에 영문으로 기재되어 있는 작성자의 번역문을 제출하지 않고 일부 번역문만을 제출하였습니다)에 불과한 서면을 전체 번역문이라고 주장하고 있습니다. 따라서 피고가 항소심에서 을 제26호증을 서증으로 제출하고 위와 같이 일부 누락된 번역문이 아니라 진정으로 전체를 번역한 번역문을 제출하지 않는 한 을 제40호증은 증거로서 고려되어서는 아니된다 할 것입니다.

(5) VCU는 전기차에만 장착되는 것이 아니고 내연기관 자동차에도 장착됩니다

VCU는 차량의 지배구조상 최상위에서 Master로서 Slave인 하위 제어기를 총괄적으로 통합제어하는 차량의 두뇌에 해당하는 ECU를 가리킬 때 사용되는 용어입니다. “VCU급 ECU이다” 라는 표현이 이를 나타냅니다. 따라서, VCU는 전기차에만 사용되는 것이 아니며, 내연기관 차량 및 하이브리드 차량에서도 차량의 지배구조상 최상위에서 하위 제어기들을 통합 제어하는 수준의 ECU를 VCU라고 지칭하고 있습니다. 그러므로 VCU가 전기차에만 장착된다는 피고의 주장도 허위주장에 해당합니다.

VCU가 전기차에만 장착되는 것이 아니고 모든 종류의 파워트레인 (Powertrain), 즉 가솔린이나 디젤 등 내연기관 엔진, 하이브리드 차량 및 전기차에 장착된다는 사실은 아래와 같은 세계 최대 ECU 제조업체 이자 글로벌 자동차 부품업체이며 소프트웨어 중심 자동차(SDV) 기술의 리더 기업인 보쉬(Bosch)의 홈페이지에 게재된 VCU에 대한 설명이 이를 명백하게 입증해주고 있습니다.

 **BOSCH**



#Vehicle control unit #E/E architecture #Powertrain

Vehicle control unit

The vehicle control unit as central E/E architecture component for all powertrain types

Powertrain diversification is on the rise. While there used to be little else than diesel and gasoline engines in the past, now powertrain solutions include all degrees of electrification. The centralized Powertrain Controller is the solution for the fact that functions and software are getting more complex and that interconnected functions require lots of processing power.

[갑 제101호증의 1 보쉬 홈페이지 게시 자료]

번역문

Vehicle control unit

모든 파워트레인 유형의 중앙 E/E 아키텍처 부품으로서의 Vehicle control unit

파워트레인의 다양화가 증가하고 있습니다. 과거에는 디젤과 가솔린 엔진밖에 별로 다른 것은 없어지만, 이제 파워트레인 솔루션에는 모든 수준의 전동화가 포함됩니다. 중앙 집중식 파워트레인 컨트롤러는 기능과 소프트웨어가 점점 더 복잡해지고 상호 연결된 기능들이 높은 처리 능력을 필요로 하는 현실을 해결하는 솔루션입니다.

[갑 제101호증의 2 보쉬 홈페이지 게시 자료 번역문]

The vehicle control unit can be used in electrified passenger cars, trucks and Off-Highway vehicles but also in combustion engines applications.

[갑 제101호증의 1 보쉬 홈페이지 게시 자료]

번역문

Vehicle control unit은 차량 제어 장치는 전기 승용차, 트럭, 비도로 차량뿐만 아니라 내연기관 엔진에도 사용할 수 있습니다.

[갑 제101호증의 2 보쉬 홈페이지 게시 자료 번역문]

2. BCM에 관한 피고 주장의 허위성

(1) 피고 주장의 요지

피고는 브레이크 램프가 오직 브레이크 페달 스위치에 의해서만 릴레이로 제어되며, BCM은 전혀 관여하지 않는다고 주장합니다.

피고는 2026. 2. 19.자 준비서면 22~23쪽에서 아래와 같이 운전자가 브레이크페달을 밟으면 전류가 MCU의 제어를 받지 않고 회로를 흘러 브레이크등을 점등시키게 된다고 주장합니다.

이러한 원리는 이 사건 자동차의 브레이크등 회로도에서 명백히 확인할 수 있습니다. 아래 회로도를 보면, (i) 배터리 전원(B+ BRAKE_POWER)은 브레이크등 점등 회로도에 상시적으로 전기를 공급하고 있고(피고의 2025. 5. 8.자 참고서면으로 제출한 참고자료 2. 티볼리 에어의 전원공급 번호별 기능¹⁰), (ii) 운전자가 브레이크 페달을 밟아 스위치가 ON 되어 스위치로 끊어져 있던 회로가 연결되면, 그 전류가 MCU의 제어를 받지 않고 회로를 흘러 브레이크 등을 점등시키게 됩니다. 즉, ‘브레이크 스위치 ON → 브레이크등 회로에 전류가 흘러 릴레이를 연결시켜 점등’이라는 단순한 전기적 흐름, 곧 전자 릴레이 방식으로 점등되는 것이 명백합니다. 아래 그림 상의 빨간 선을 따라가시면 Brake Switch Input이라고 기재된 전기 신호는 MCU를 그대로 통과하여 BRAKE_PEDAL_SW(브레이크 페달 스위치)로부터 곧바로 STOP LAMP Control Output으로 연결되는 것을 확인할 수 있습니다. 이는 브레이크 페달 스위치에서 발생한 전기신호가 MCU로부터 제어를 받지 않고 곧바로 브레이크등을 점등시키는 것을 의미합니다.

(그림 삽입을 위한 여백)

[을 제22호증 브레이크 등 회로도]

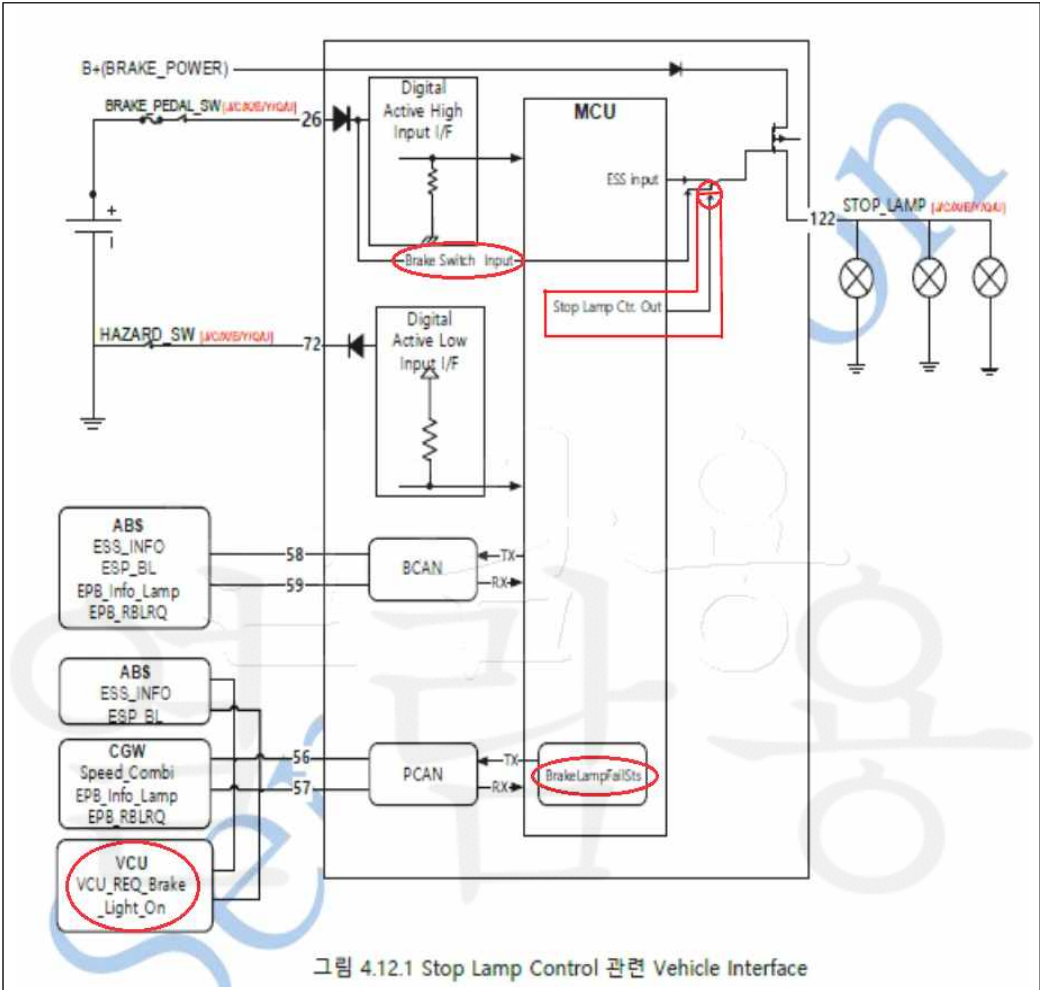
[피고 2026. 2. 19.자 준비서면 22~23쪽]

- (2) 을 제22호증에 ‘Brake Switch Control’이라고 기재되어 있지 않고 ‘Brake Switch Input’으로 기재되어 있는 사실은 브레이크 페달 스위치가 브레이크등 점등을 제어하지 않음을 입증함

을 제22호증 회로도를 살펴보면, 브레이크 페달 스위치 신호는 릴레이 제어 입력단에 명확히 ‘Brake Switch Input’으로 표시되어 있습니다. 만약 브레이크 페달 스위치가 램프를 직접 제어하는 구조였다면, ‘Input’ 대신 ‘Control’ (Ctr)이라는 용어가 사용되었을 것입니다. 즉, ‘Brake Switch Input’이 아니라 ‘Brake Switch Ctr(Control)’이라고 기재되었어야 합니다. 을 제22호증에 ‘Brake Switch Ctr(Control)’이라고 기재되어 있지 않고 ‘Brake Switch Input’으로 기재되어 있는 사실은 브레이크 페달 스위치가 브레이크등 점등을 제어하지 않음을 입증합니다. 따라서, 운전자가 브레이크페달을 밟으면 브레이크등이 점등되게 된다는 피고의 주장은 을 제22호증 회로도에 배치되는 주장입니다.

- (3) 을 제22호증상 ‘Stop Lamp Ctr. Out’이라는 기재와 동 기재의 화살표가 마지막지점에 표시된 사실은 BCM이 브레이크등 점등을 제어함을 입증함

을 제22호증상 아래와 같은 ‘Stop Lamp Ctr. Out’ 기재는 BCM이 브레이크등 점등을 제어함을 입증합니다. 즉, ‘Ctr’은 ‘Control’의 약자입니다. ‘Stop Lamp Control Out’는 BCM이 브레이크등(Stop Lamp)에 대한 제어(Control)명령을 내린다(Out)는 것을 명백히 적시되어 있고 ‘Stop Lamp Control Out’ 기재의 화살표가 마지막 부분에 표시되어 있는 점(즉, ‘Stop Lamp Control Out’ 기재의 화살표가 ‘Brake Switch Input’ 기재의 화살표보다 뒤쪽에 Stop Lamp에 더 가까이에 표시되어 있는 점)은 BCM이 브레이크등 점등을 실효적으로 제어하고 있음을 명백히 입증하고 있습니다.



[을 제22호증]

이와 같이 이 사건 자동차에서 브레이크등 점등 제어는 BCM이 담당하며, BCM은 ‘브레이크 스위치 신호’ 및 VCU(ECU) 등 다른 제어기에서 수신한 브레이크 신호를 함께 고려하여 생성한 ‘Stop Lamp Ctr. Out’ 신호를 바탕으로 브레이크 램프의 릴레이를 On/Off 제어하는 방식을 채택하고 있습니다.

따라서, 운전자가 브레이크페달을 밟으면 전류가 MCU의 제어를 밟지 않고 회로를 흘러 브레이크등을 점등시키게 된다는 피고의 주장을 을 제22호증 회로도에 배치되는 주장입니다.

그리고 피고는 2026. 2. 19.자 준비서면 25쪽 각주 12에서 을 제22호증에 “VCU_REQ_Brake_Light_On” 메시지가 없다고 주장하나 위 을 제22호증 좌측 맨 아래쪽에 명백하게 기재되어 있으므로 허위주장이라고 할 것입니다.

(4) 소결론

따라서 피고가 브레이크등 점등에 BCM은 전혀 관여하지 않고 브레이크 페달 스위치가 단순히 기계적으로 제동등을 제어한다고 주장하는 것과 브레이크페달을 밟으면 전로가 MCU의 제어를 받지 않고 회로를 흘러 브레이크등을 점등시키게 된다고 주장하는 것은 을 제22호증 회로도에 나타난 객관적 사실과 명백히 배치되는 허위 주장입니다.

3. VCU에 관한 피고 주장의 허위성

(1) 을 제22호증 기재 적용 대상인 7개 차종 중 압도적 다수인 5개에 VCU가 적용이 되지 않는다면 피고는 당연히 이와 같은 적용 예외를 특기사항으로 을 제22호증에 명기했었을 것이고 피고는 을 제22호증을 이 사건 자동차의 회로도라고 제출하지도 않았을 것입니다

을 제22호증에 을 제22호증 기재 내용이 적용될 차종들로 기재된 차량 코드는 7개인데 각 코드가 지칭하는 차종은 아래와 같습니다.

코드명	차종
J	토레스
C	코란도
X	티볼리
E	코란도 전기
Y	렉스턴
Q	렉스턴 스포츠
U	토레스 전기

즉 을 제22호증이 적용되는 7개 차종 중 전기차는 E-코란도 전기와 U-토레스 전기 2개 차종에 불과하고 나머지 5개 차종은 모두 내연기관 차량으로서 절대다수를 차지하고 있습니다.

을 제22호증에 기재된 VCU가 전기차 E - 코란도 전기와 U - 토레스 전기 2개 차종에만 적용되고 압도적 다수인 나머지 5개 내연기관 차종에는 적용되지 않는다면 피고는 을 제22호증에 기재된 VCU가 5개 차종에는 적용되지 않는다고 을 제22호증상에 그와 같은 미적용 사실을 명확하게 명시적으로 기재했었을 것입니다.

그런데 압도적 다수인 5개 차량에 VCU가 적용되지 않는다는 예외 표시를 전혀 하지 않은 사실은 VCU로 표시된 부분이 전체 7개 차종에 적용된다는 것을 의미하는 것입니다.

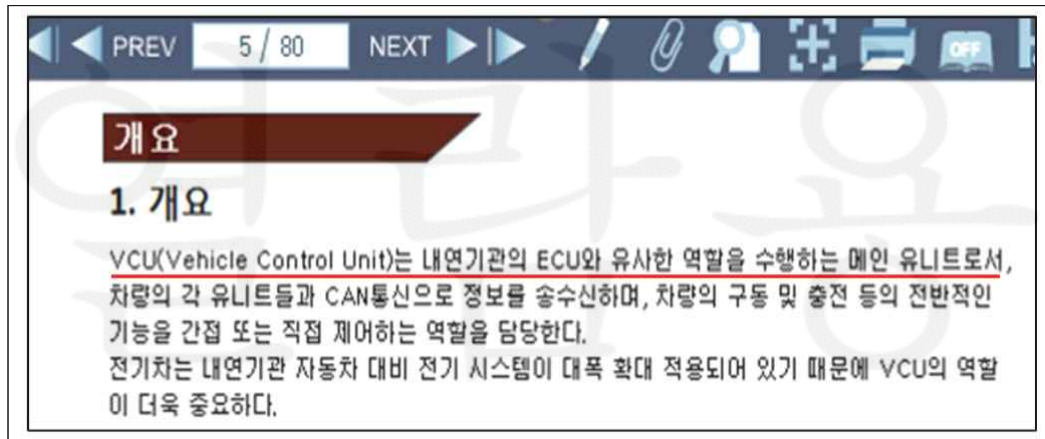
따라서 을 제22호증의 VCU 기재 부분은 이사건 자동차에도 적용되는 것이 분명합니다.

(2) VCU급 ECU의 장착

을 제22호증의 VCU가 내연기관 5개 차종에 적용되지 않는다는 적용 예외 기재가 을 제22호증에 없다는 점은 이들 내연기관 5개 차종의 ECU가 VCU급 ECU에 해당한다는 것을 의미합니다.

(3) 피고는 VCU와 ECU를 동일한 것으로 취급

피고는 아래와 같이 VCU와 ECU가 “유사한 역할을 수행하는 메인 유닛” 라고 기재하고 있습니다.



[피고 2025. 5. 8.자 참고서면 3쪽]

피고가 이와 같이 VCU와 ECU는 기능적으로 유사한 메인 유닛라고 생각하고 있으므로 공용 도면상에 표시된 “VCU” 는 “ECU” 도 포함하여 지칭하는 것으로 해석하는 것이 합당하고, 피고도 그렇게 생각하기 때문에 7개 차종에 적용되는 공용도면인 을 제22호증에서 ECU와 VCU를 구분하지 아니하고 일괄적으로 VCU라고 기재한 것입니다.

(4) 자동차제조사들과 글로벌 부품 업체들의 관행

실제로 내연기관 차량이라 하더라도 자동차의 전장화가 상당히 진행되어, ECU가 차량의 가속 및 감속뿐만 아니라 제반 주요 기능을 총괄적

으로 제어하고 다른 제어기에도 관련 정보를 전달하는 지배구조상 최상위에서 마스터 제어기로서의 역할을 수행합니다. 이러한 점을 강조하여 많은 자동차제조사들과 Bosch등 글로벌 부품업체들은 내연기관 차량에 장착된 ECU를 ‘VCU’ 라는 명칭으로 표기해 오고 있습니다.

(5) BCM이 VCU의 브레이크 신호만 수신하고 ECU의 브레이크 신호를 배제할 이유가 없음

또한, 기술적 측면에서 보더라도 VCU나 ECU가 모두 브레이크 스위치 신호를 별도의 입력 핀(pin)을 통해 직접 수신하여 독자적으로 브레이크 페달의 작동 여부를 판단할 수 있는 이상, BCM 입장에서는 VCU의 브레이크 신호만 수신하고 ECU의 브레이크 신호를 배제할 합리적인 이유가 없습니다. BCM의 브레이크 등 제어 로직이 VCU 탑재 차량과 ECU 탑재 차량을 서로 다르게 처리해야 할 어떠한 기술적 근거도 없으며, BCM이 브레이크 등 점등 여부를 판단하기 위해 VCU의 브레이크 신호를 사용하는 것처럼, ECU의 브레이크 신호 역시 사용하는 것이 기술적·상식적 측면에서 당연합니다. 이러한 점을 고려하더라도 피고가 단지 을 제22호증 회로도상 ‘VCU’ 라고 표기된 것을 근거로, 내연기관 차량에서는 VCU라는 명칭을 사용하지 않는다고 하면서 을 제22호증에 기재된 VCU가 이 사건 자동차에 적용되지 않는다고 주장하는 것은 명칭의 사소한 차이를 과장하여 법원을 오도하려는 허위 주장이라 할 것입니다.

(6) 소결론

이상과 같은 이유에 기하여 을 제22호증의 VCU는 이 사건 자동차의 ECU를 의미하는 것이고 을 제22호증에 기재된 VCU와 BCM의 상호관계

는 이 사건 자동차에도 적용되는 것입니다. 피고가 을 제22호증에 명기된 VCU 부분이 이 사건 자동차가 전기차가 아니기 때문에 적용되지 않는다고 주장하는 것은 허위 주장입니다.

4. 2025. 5. 1. 비가 오지 않는 건조한 날씨와 도로상황에서 웅하는 큰 굉음이 발생한 지점에서 시속 40km/h 속도에서 D에서 N으로 변경하고 진행했을 때 속도가 40km/h에서 36km/h로 동일하게 4km/h 감소하는 것이 확인되었으므로 2022. 12. 6. 발생한 이 사건에서는 오히려 속도가 3km/h나 증가했었다는 사실은 당시 변속레버가 N에 있지 않았다는 사실과 원고 최애숙이 변속레버를 D에서 N으로 변경하지 않았다는 사실을 입증한다는 것이 밝혀졌습니다

(1) 실도로 주행 중 D → N 변속시 속도저하 확인 사설감정

원고 이상훈은 이 사건 자동차와 동일한 연식과 모델의 차량으로서 2024. 4. 19. 이 사건 급발진 사고가 발생한 실도로에서 진행한 감정에서 사용된 티볼리 에어 차량을 지인 서석구와 함께 2025. 5. 1. 비가 오지 않는 건조한 도로상황에서 차량에 탑승하여 동 차량을 운전하여 이 사건 급발진 사고가 발생한 도로상 웅하는 큰 굉음이 발생한 지점에서 시속 40km/h 속도에서 D에서 N으로 변경하고 속도변화가 어떻게 발생하는지를 확인하고 이 과정을 촬영한 동영상은 속도가 비가 오는 상황에서 진행된 지난번 시험과 동일하게 40km/h에서 36km/h로 4km/h 감소되는 것을 확인해 주고 있습니다(갑 제102호증 동영상 및 갑 제103호증 진술서 참조). 따라서, 젖은 노면과 건조한 노면의 구름저항 차이 0.001과 비가 오는 날씨가 속도저하 결과에 상당한 차이를 초래한다는 피고의 주장은 원고들이 2025. 4. 29.자 참고서면에서 지적한 바와 같이 피고가 침소봉대한 과도하게 과장된 주장임이 입증되었습니다.

(2) 사고 당시 속도 증가 사실에 의한 D → N 변속 부인

따라서 2022. 12. 6. 발생한 이 사건에서는 2025. 3. 16.자 및 2025. 5. 1. 자 실도로 주행시험처럼 속도가 4km/h 정도 감소하지 아니하고 오히려 속도가 38.7km/h에서 41.8km/h로 3km/h나 증가(국과수 감정서 37/45쪽 참조)했다는 사실은 사고 당시 변속레버가 N에 있지 않았다는 사실과 원고 최애숙이 변속레버를 D에서 N으로 변경하지 않았다는 사실을 입증합니다.

5. 대법원 2025. 7. 18. 선고 2020다263758 판결과 관련하여

(1) 피고의 대법원 2003다16771 판결과 98다15934 판결에 배치되는 해석

피고가 대법원 2025. 7. 18. 선고 2020다263758 판결이 결함의 추정을 받으려면 운전자가 주행전과정에서 페달오조작을 하지 않았음을 입증하여야 한다고 판시한 판결이라고 해석하는 것은 사고가 제품의 결함이 아닌 다른 원인으로 말미암아 발생한 것을 입증할 책임이 제조업자 측에 있다고 판시한 대법원 2000. 2. 25. 선고 98다15934 판결 및 대법원 2004. 3. 12. 선고 2003다16771 판결과 결함의 추정의 첫번째 요건인 제품을 정상적으로 사용하는 상태는 TV 폭발시, 즉 제품의 오작동이 발생한 시점을 기준으로 판단하여야 한다는 대법원 2000. 2. 25. 선고 98다15934 판결에 배치되는 것이라고 할 것입니다.

(2) 페달오조작이 없음을 추인시키는 간접사실들에 대한 원고들의 증명

원고들은 제1심에서 페달오조작이 없음을 추인시키는 간접사실들을 현실적으로 가능한 모든 방법을 동원하여 입증하였습니다. 즉, 이 사건

자동차와 동일한 모델과 연식의 차량을 사용하여 이 사건 사고 발생 장소인 도로상에서 사람으로서 할 수 있는 최대한의 범위에서 페달오조작을 상정한 실도로주행을 실시하여 페달오조작이 있었을 경우에 발생하는 주행데이터와 이 사건 자동차에서 사고당시 발생한 데이터를 비교하여 상호간에 현저한 차이가 있음을 입증하였고, 나아가 정밀음향 분석감정을 실시하여 변속레버가 D에서 N으로, 다시 N에서 D로 변경되는 소리가 발생하지 않았음을 입증하였고, EDR에 기록된 100% 가속 페달변위량과 미미한 속도증가량간에 상호불균형이 있음을 입증하였고, 이에 더하여 다양한 보완감정과 사설감정, 사실조회, 문서송부촉탁, 서증제출들을 통하여 페달오조작이 부인되는 간접사실들을 입증하였습니다. 이와 같이 원고들의 페달오조작이 없었음을 추인시키는 간접사실들이 대한민국에서 전례가 없는 다양한 증거방법에 의하여 입증되었으므로 대법원 2020다263758 판결에 따라 원고 최애숙의 페달오조작이 없었음이 입증되었다고 할 것입니다.

6. 피고가 뒤늦게 돌연히 주장하는 EDR 기록의 삭제를 인정할 수 있는 근거의 부재

(1) EDR상 기록의 삭제를 인정할 수 있는 근거의 부재

피고는 2026. 2. 19.자 준비서면 6쪽에서 아래와 같이 이 사건 자동차의 모닝 차량과의 충돌은 EDR에 이벤트로 기록되었으나 이 사건 자동차의 EDR은 최근 2개의 이벤트만을 기록할 수 있어 삭제되었다고 주장하고 있습니다.

이 사건 자동차의 EDR은 가장 최근의 2개의 사고(물리적 충격)까지만 기록할 수 있으므로, 가장 처음에 일어났던 1차 추돌은 나중의 추돌 사건인 2차 및 3차 추돌에 의해 삭제된 것에 불과합니다.

[피고 2026. 2. 19.자 준비서면 6쪽]

그러나, 이 사건 EDR에는 충돌로 인하여 기록되었던 이벤트(Event)가 삭제되었음을 나타내는 어떠한 기록도 없습니다. 그리고, 국립과학수사연구원(“국과수”)의 2023. 2. 9.자 감정서의 기재나 첨부된 EDR데이터에도 피고가 주장하는 모닝차량과의 1차추돌이 이벤트로 기록되었다가 삭제되었다는 언급도 없고 EDR 데이터상 흔적도 없습니다.

따라서, 피고의 모닝차량과의 충돌이 이벤트로 기록되었다가 삭제되었다는 주장은 전혀 근거가 없는 부당한 주장입니다.

(2) 피고의 뒤늦은 돌연한 삭제주장

피고는 제1심내내 위 (1)항 기재와 같은 삭제주장을 한 적이 없습니다. 피고는 원고의 모닝차량과의 충돌의 정도가 경미하다는 지속적인 주장에 대하여 위 (1)항 기재와 같이 EDR에 이벤트로 기록될 정도의 충격이었다고 반론을 제기했던 적이 없었습니다.

따라서, 피고가 항소심에 와서 뒤늦게 돌연히 위 (1)항과 같은 주장을 하는 것은 신빙성이 결여되었다고 할 것입니다.

7. 증거신청들 관련 피고의 불필요성 주장에 대한 반박

(1) 보완감정의 불필요성 주장에 대한 반박

피고는 2026. 2. 19.자 준비서면 56~57쪽에서 아래와 같이 이유를 들어 모닝 차량과의 충돌시 파손부위 특정 등에 대한 보완감정이 불필요하다고 주장했습니다.

우선, (i) 이 사건 자동차의 현존 차량을 대상으로 충돌 부위 및 구동장치 손상 여부를 재차 감정하겠다는 신청은, 이 사건 사고의 원인이 차량 결함인지(특히 원고들이 주장하는 ECU 오류로 인한 것인지) 여부와는 직접적인 관련이 없습니다. 이 사건의 쟁점은 사고 당시 브레이크 및 가속 신호가 어떻게 입력·기록되었는지, 즉 사고 직전 운전 조작과 전자제어장치의 작동 여부에 관한 것이지, 사후적인 차체 손상 부위의 구분이 아닙니다. 더욱이 사고의 경과와 충돌 양상은 이미 기존 감정에 의해 충분히 확인되었습니다. 그럼에도 불구하고 사고일로부터 이미 약 4년이 경과한 현 시점에서, 사고 이후 장기간 보관되어 온 손상 차량을 대상으로 각 충돌 단계별 손상을 다시 특정하려는 감정은, 시간의 경과에 따른 추가 변형이나 보존 상태의 변화 가능성을 배제할 수 없어 그 정확성과 신뢰성을 담보하기 어렵습니다.

[피고 2026. 2. 19.자 준비서면 56~57쪽]

원고들은 2026. 2. 25.자 보완감정신청서 목적에서 기재한 바와 같이 감정인 박승범이 2023. 10. 24.자 추가감정서 14쪽에서 “라디에이터가 뒤로 밀리며 엔진 계통에 다소 간접 충돌의 영향을 미칠 수 있으나 그 정도는 크지 않았던 것으로 보여지고” 라고 기재한 부분을 보다 명확하게 확인하고, 피고가 모닝 차량과 충돌로 인하여 파손된 부위때문에 그 이후 진행과정에서 이 사건 자동차의 속도증가가 정상적으로 이루어지지 않았다고 주장하므로 그렇지 않았음을 입증하는데 필요가 있어 선 감정인 박승범에 의한 보완감정을 신청한 것입니다. 따라서 피고가 내세운 “이 보완감정이 이 사건 사고의 원인이 차량 결함인지 여부와 관련이 없어 불필요하다” 는 불필요성의 이유는 보완감정의 목적과 전혀 관련이 없는 연목구어식 주장입니다.

그리고, 피고는 보완감정사항들이 기존 감정에 의해서 충분히 확인되었다고 주장하나, 기히 실시된 감정결과에 이에 대한 기재가 없다는 사실에 의하여 피고의 주장은 사실과 배치되는 주장이라는 점이 입증된다.

세째로, 이 사건 사고는 2022. 12. 6. 발생했으므로 3년이 경과했을 뿐입니다. 따라서, 피고가 약 4년이 경과했다고 주장하는 것은 틀린 것이며, 이 사건 자동차는 포장하듯이 천막천으로 감싼 채 잘 보존되어 오고 있으므로 피고의 시간의 경과에 따른 추가 변형을 배제할 수 없다는 주장은 사실에 배치됩니다.

이와 같이 피고의 보완감정에 대한 불필요성 주장은 근거가 결여된 것이므로 원고들의 보완감정신청을 채택하여 주시기 바랍니다.

(2) 구석명의 불필요성 주장에 대한 반박

피고는, (i) 2023. 6. 23자 준비서면에서 “이 사건 자동차는 급가속시 사고를 방지하기 위한 안전장치로 BOS(Brake Override System)기능을 장착하였습니다. 그런데 원고 최애숙은 이 사건 자동차의 가속 페달을 밟으면서 브레이크 페달을 밟지 않았기 때문에 BOS라는 안전장치에도 불구하고 이 사건 자동차가 제동되지 않았던 것으로 보입니다” 라고 주장하였고, (ii) 2026. 2. 19.자 준비서면 7쪽에서 “ECU 소프트웨어의 결함으로 인해 브레이크페달스위치에서 발생한 ON 신호가 ECU에서 OFF로 오판되어 BOS가 작동하지 않을 수도 있다는 시나리오는, 발생할 수 없습니다.” 라고 주장하였으나, 이 사건 자동차의 사용설명서(Owner's Manual)에는 BOS 에 대한 언급이나 설명이 전혀 없고, 정비매뉴얼에도 이와 같은 피고 주장과 동일하거나 유사한 기재가 존재하지 않습니다. 따라서 위 피고 주장들의 기술적 근거와 관련하여 석명을 구하는 원고들의 구석명신청을 채택하여 주시기 바랍니다.

(3) 사실조회신청의 불필요성에 대한 반박

피고는, 원고들이 감정인 김호식에게 (i) 이 사건 자동차가 신호를 대기하며 정지중이던 기아 모닝 차량을 충격하기 직전에(기아 모닝 차량을 충격하고 난 직후가 아님) 변속레버가 N위치에서 D위치로 변경되는 소리가 블랙박스에 녹음되어 있지 않다는 사실이 확인되었는지, (ii) 변속레버가 D위치에서 N위치로 변경되는 소리(음향)가 이 사건 자동차가 기아 모닝 차량을 충격할 때 발생했던 소리(음향)에 묻혀있는 지도 확인했으나 그와 같이 묻혀있지 않다는 사실이 확인되었는지를 확인하려는 사실조회신청이 불필요하다는 이유를 다음과 같이 주장하였습니다.

(iii) 감정인 김호식에 대하여 모닝 차량과 충돌 직전 변속레버가 N에서 D로 변경되는 소리가 들리지 않았다는 점에 관한 사실조회 신청도, 그 실익이 전혀 없습니다. 감정인 김호식은 이미 모닝차량 충돌 전에 변속레버가 변경되는 소리가 들리지 않는다는 취지의 감정을 하였고, 1심 법원은 그 감정 결과를 전제로 판단을 내린 것이기 때문입니다. 설령 감정인 김호식이 유사한 취지로 회신한다고 하더라도, 이는 단순히 블랙박스 음향 중 변속레버 작동 소리가 확인되지 않는다는 의미일 뿐입니다. 설령 블랙박스에 변속레버 작동 소리가 녹음되어 있지 않다 하더라도 국립과학수사연구원의 감정이나 감정인 박승범의 감정 등을 뒤집어 레버조작이 없었다고 볼 수 없다는 점은 위에서 말씀드린 바와 같습니다.

[피고 2026. 2. 19.자 준비서면 57쪽]

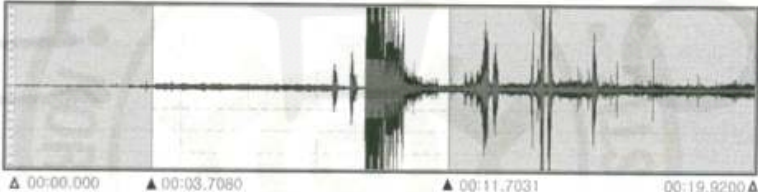
그러나, 감정인 김호식은 2023. 10. 12.자 감정회보서에서 39~41쪽에서 아래와 같이 “기아 모닝 차량을 충돌하고 난 직후에 변속레버를 N에서 D로 움직이는 소리가 들리는지의 확인을 위하여 (중략) 해당 구간부 상에는 (중략) 시료 음향데이터 발현특성과의 동일성을 보유한 음향정보가 미확인됨” 이라고 기재하였을 뿐입니다. 그러므로 피고의 위와 같

은 “감정인 김호식은 이미 모닝 차량 충돌 전에 변속레버가 변경되는 소리가 들리지 않는다는 취지의 감정을 하였다” 는 주장은 사실여부가 확인되지 않은 주장입니다.

마. 원고 최애숙이 행하는 엔진 굉음이 나기 시작한 후 기아 모닝 차량을 충돌하기 전에 변속레버를 D에서 N으로 움직이는 소리가 들리는지, 기아 모닝 차량을 충돌하고 난 직후에 변속레버를 N에서 D로 움직이는 소리가 들리는지

1) 해당 구간 분석 및 조치

가) 제1감정목적물의 전체 녹취부(00:19.9200) 중, 소위 “굉음” 발생 개시 시점은 00:03.7080, 기아 모닝 차량 충돌시점은 00:09.4344으로 관찰되었으며, 충돌 후 직후 시점은 기준이 다소 모호한 바, 재가속 개시점 00:11.7031(충돌시점 +00:02.2687s)까지로 특징하여 (00:03.7080~00:11.7031 / duration 00:07.9951) 관찰함. <참조.fig48>

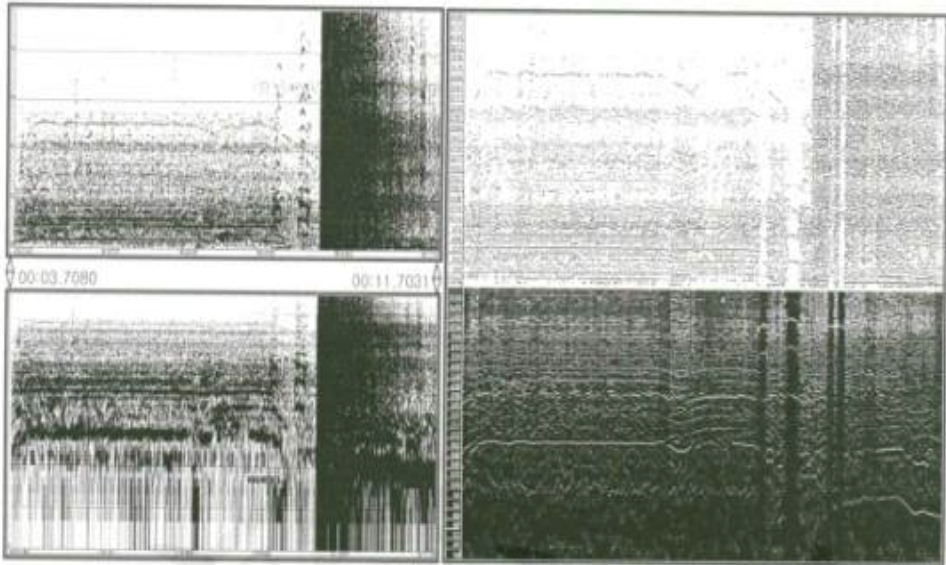


<fig48.제1감정목적물 상 해당 구간부 위치_waveform>

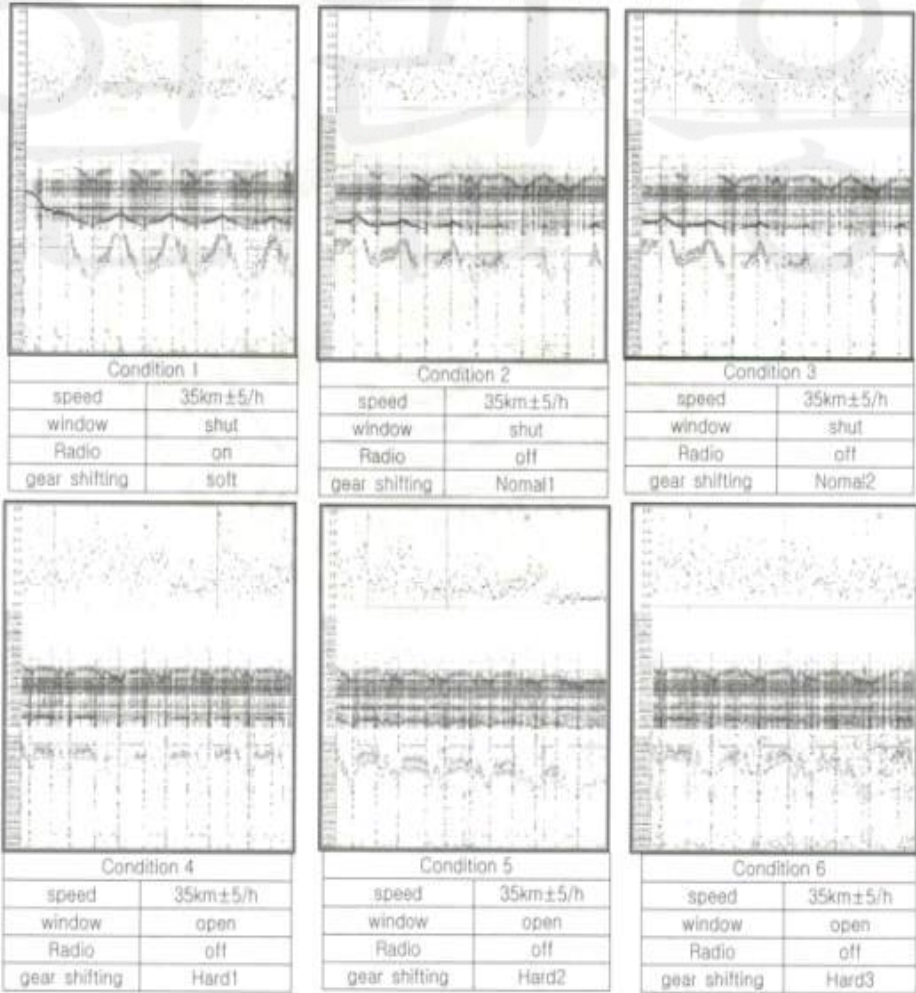
나) 여타 발생 음향 특성에 따른 마스킹 현상으로 엔진 구동 및 충돌음 등에 대한 일부 주파수대역을 제어 및 조치하여 감정함.

2) 감정 소견

엔진 굉음이 나기 시작한 후 기아 모닝 차량을 충돌하기 전에 변속레버를 D에서 N으로 움직이는 소리가 들리는지, 기아 모닝 차량을 충돌하고 난 직후에 변속레버를 N에서 D로 움직이는 소리가 들리는지의 확인을 위하여, 제1감정목적물의 해당구간에 상기 “라” 항(추가감정 사항)에서 생성·분석한 음향데이터군의 특성과 동일성을 보유한 발생 음향의 존재여부를 관찰·대조 분석한 바,<참조.fig49,50>



<fig49.제1감정목적물-spectrogram+log.meter·freq>



<fig50.조건별 시료 음향데이터-Comprehensive acoustic signal>

제1감정목적물의 해당 구간부 상에서는 이 사건의 사고 당시 상황을 일부 재연한 조건하에서 제공 차량의 변속레버를 D->N으로, N->D로 반복 조작하며 샘플링한 “라” 항의 시료 음향데이터 발현특성과의 동일성을 보유한 음향정보가 미확인됨.

제 6 비 고

- 가. 실물 증거물은 미접수되어, 반환 증거물 없음.
- 나. 해당파일 및 파생파일은 차후 보안삭제토록 함.
- 다. 여타 음원에 대한 특징은 당시 음장(音場) 기준의 재연 실험을 통한 대조분석 시도가 필요할 수 있음.

제 7 감정 기간

2023년 6월 30일 ~ 2023년 10월 10일

이상의 감정사항들을 종합하여, 상기와 같이 감정·회보함.

[2023. 10. 12.자 감정서 39~41쪽]

따라서, 이와 같이 감정인 김호식의 2023. 10. 14.자 감정회보서에 기재되어 있지 않은 사항과 관련하여 불명확한 점을 명확하게 확인하기 위한 목적의 피고들의 사실조회신청을 채택하여 주시기 바랍니다.

(4) 문서송부촉탁신청의 불필요성에 대한 반박

국과수의 2023. 8. 24.자 감정서 21쪽은 아래와 같이 (i) N단 중립 위치 학습 안됨이라는 U0415 DTC가 추출되었다고 기재되어 있는바, 이 DTC가 국과수가 변속레버 위치가 D에서 N으로, 다시 N에서 D로 변경되었다고 이 사건 자동차의 센서가 잘못 인식했을 가능성과의 관련이 있는지를 분석했는지, (ii) CAN통신 악셀 페달 포지션 신호 수신 불량이라는 P0220 DTC가 추출되었다고 기재되어 있는바, 이 DTC가 차량이 가속페

달 움직임을 오인한 급가속의 발생과 관련이 있는지를 분석했는지, (iii) 배터리 전압 낮음 P0562 DTC가 추출되었다고 기재되어 있는바, 이 DTC가 전압이 떨어지면서 급발진이 발생할 가능성과 관련이 있는지를 분석했는지, (iv) 감정서 21쪽 오른쪽 상단 박스 안에 브레이크등 제어를 하는 BCM에 고장코드가 발생했던 것으로 보이는 기재가 있는바 그 내용을 확인하고 분석했는지를 확인하기 위하여 문서송부촉탁신청이 필요합니다.

아. 티볼리 차량의 진단 스캐너 검사

1) 티볼리 차량은 외부 전원 인가 후 진단 스캐너를 이용하여 티볼리 차량의 DTC(Diagnostic Trouble Code)를 확인한 결과, ECU(Engine Control Unit)의 DTC 4개와 TCU(Transmission Control Unit)의 DTC 2개가 확인됨(사진 14 참조).



P0462	ENGINE	연료 레벨 센서 신호 낮음	현재
P0562	ENGINE	배터리 전압 낮음	현재
U0167	ENGINE	이모빌라이저 통신 이상	현재
P0079	ENGINE	배기 CVT(가변 밸브 타이밍) 컨트롤 밸브 단선/단락(GND)	현재
P0220	AT	CAN 통신·악셀 페달 포지션 신호 수신 불량	
U0415	AT	N단 중립 위치 학습 안됨	

사진 14. 차량 진단 스캐너를 활용한 DTC 검색

NFS 국립과학수사연구원

-21 / 45-



[국립과학수사연구원 감정서 21쪽]

피고는 국과수가 기계적 결함이 사후에 발견되지 않았다는 취지의 감정서 기재를 가지고 과장하여 차량결함이 발견되지 않는다는 결론을 내렸다고 주장하면서 그렇기 때문에 문서송부촉탁신청이 불필요하다고 하나, 국과수의 2023. 8. 24.자 감정서에는 위와 같이 DTC들이 추출되었다고 기재하는데에 그치고 있고 이들 DTC에 대한 분석과 그 결과에 대한 언급이 누락되어 전혀 없다는 점을 고려하시어 위와 같은 네가지 사항들을 확인하기 위한 원고들의 문서송부촉탁신청을 채택하여 주시기 바랍니다.

8. 급발진은 엔진의 전자제어를 먼저 적용한 항공기에서 그 발생 사실을 먼저 확인하였으며, 그 이후 항공기를 따라서 엔진의 전자제어를 적용한 자동차에서도 급발진이 발생함이 확인되었습니다

(1) 항공기에서 급발진, 즉 UHT(Uncommanded High Thrust)의 발생

항공기에서는 엔진의 전자제어를 EEC(Electronic Engine Control)을 통하여 하기 시작했으며 1997. 9. 6. 사우디아라비아 나즈란 공항에서 프랫앤드윙트니(Pratt & Whitney, P&W) JT8D-15 엔진 2기를 장착한 사우디아 항공(Saudia) 보잉 737-200 항공기가 이륙 활주 중 항공기의 급발진인 2번(우측) 엔진의 비의도적 가속(uncommanded acceleration) 현상이 발생해서 조종사가 엔진을 Idle로 변경(자동차에서 변속레버를 D에서 N으로 변경하는 것에 해당)하였으나 추력(Thrust)은 감소되지 아니하고 계속 뿔어나와 활주로를 이탈하여 랜딩기어와 왼쪽 엔진이 떨어져나가고 화재가 발생하여 4명이 부상한 사고가 미국 NTSB(국가교통안전위원회)에 의해 기재되고 확인되었습니다(갑 제104호증의 1, 2).

이와 같은 항공기에서 발생하는 급발진을 UHT(Uncommanded High Thr

ust)라고 부르며, 이와 같은 UHT가 발생했을 때 작동하는 안전장치들이 위 사우디아 항공사고부터 개발되어 장착되고 있는데, 그 대표적인 안전장치는 위 사우디아항공 UHT 사고 이후 보잉항공기들에 장착된 TCMA(Thrust Control Malfunction Accommodation, 여기서 Thrust는 엔진의 추력을 말하고 Thrust Control은 자동차에서는 엔진의 출력을 제어하는 ECU(VCU)에 해당한다고 할 수 있습니다)로서 지상에서 이륙중에 발생하는 UHT를 탐지하여 엔진을 끄는 안전장치입니다. 한편, 보잉사의 경쟁사인 에어버스(Airbus)는 이에서 더 나아가 항공기가 지상에 있을 때 뿐만아니라 비행중에 발생하는 UHT도 탐지하여 이에 대응하는 안전장치도 장착하고 있습니다. 이를 자동차에 대입해 본다면 차량 결함에 의한 급발진 발생시 엔진의 가속을 차단하는 장치에 해당하는 것입니다.

(2) 자동차에서 급발진(Sudden Unintended Acceleration)의 발생

항공기의 전자식 엔진제어장치인 EEC를 본판 ECU와 VCU를 장착한 자동차에도 소프트웨어 결함 등으로 항공기에서 발생하는 UHT와 동일한 급발진(Sudden Unintended Acceleration)이 발생하고 있음은 명백한 사실입니다.

자동차에서 발생한 소프트웨어 결함에 의한 급발진은 미국의 BOOKOUT 대 TOYOTA 사건과 일본 혼다자동차의 소프트웨어 결함에 의한 리콜 등 다수의 사례에 의해 입증되고 있습니다.

(3) 우리나라에서 행해지고 있는 소프트웨어결함에 의한 급발진 발생가능성에 대한 비과학적인 부정과 국과수의 모든 급발진분석에서의 천편일률적인 비과학적 페달오조작 단정

이와 같이 항공기와 자동차에서 급발진이 발생하고 있는 것이 명백한 사실임에도 불구하고 우리나라 국과수는 소프트웨어결함 분석도 실시하지 아니한 채 어떠한 과학적 근거도 제시하지 아니하면서 ECU 또는 VCU의 소프트웨어결함에 의한 급발진 가능성을 부인하고 있습니다.

또한, 국과수는 브레이크페달을 밟으면 브레이크등이 들어오게 되어 있는 2000년 이전의 구형 차량 구조가 2020년 이후에 판매된 차량에도 접목되어 있는 것처럼 호도하고, 2000년 이후에 판매된 차량에는 아래 비교표와 같이 ECU/VCU가 브레이크등 제어에 관여하고 BCM에는 브레이크등을 전자적으로 제어하는 제어로직이 있다는 엄연한 사실에도 불구하고 이를 은폐한 채 브레이크등이 들어오지 않았다는 점을 가지고 소프트웨어결함에 의한 급발진을 부인하고 무조건 운전자의 페달오조작으로 몰아가는 비과학적인 잘못을 저지르고 있습니다. 이와 같은 국과수의 비과학적인 잘못은 BCM의 기능과 구조에 대한 무지와 오해로부터 기인한 것입니다.

2000년 이전 차량의 직렬구조	2000년 이후 차량의 ECU/VCU와 BCM에 의한 전자적 제어구조
2000년 이전 차량의 일반적 구조는 브레이크 페달 스위치가 브레이크등에 직결되는 구조이었습니다. 즉, 1990년대 까지 대부분의 승용차·상용차는 “브레이크 페달 스위치 → 전원 → 브레이크등”으로 연결되어 작동되는 단순 직렬 회로로서 VCU/ECU, BCM, CAN 통신을 거치지 않고 브레이크페달을 밟으면 스위치 접점이 닫히고 곧바로 브레이크등에 전압 인가되어 연결이 정상 상태라면 브레이크페달을 밟는 순간 브레이크등은 점등되는 구조였습니다.	그러나, 2000년 이후 차량에는 (i) 브레이크 페달 센서(BPS) 다중화, (ii) ECU/VCU와 BCM에 의한 브레이크등 점등 제어, (iii) CAN 통신을 통한 신호의 교환, (iv) BCM에 제동등 제어 로직과 진단로직이 적용됨에 따라 브레이크페달을 밟았다고 해서 반드시 브레이크등이 제동되는 것은 아니게 되어 “브레이크를 밟으면 브레이크등은 켜진다”라는 명제는 더이상 성립되지 않게 되고 오히려 “페달 밟음 ≠ 즉시 브레이크등 점등”라는 공식이 성립되었습니다.

9. 자동차 안전기준에 관한 규칙 제56조의 2에 비추어 볼 때 신호대기 중 이던 모닝 차량과의 충돌시 관성에 의해 브레이크페달이 움직이고 브레이크등이 들어왔다는 피고의 주장은 잘못된 것입니다

(1) 신호대기 중이던 모닝 차량과 충돌하는 과정에서의 제동등의 점등

제1심에서 실시한 영상검증에서 이 사건 자동차의 제동등이 신호대기 중이던 모닝 차량과 충돌하는 과정에서 점등되었던 사실이 확인되었습니다. (국과수는 이와 같은 모닝 차량과 충돌하는 과정에서의 제동등 점등 사실을 발견하지도 못했습니다) 이와 같은 제동등 점등에 대하여 피고는 모닝 차량과의 충격으로 인한 관성으로 제동페달이 앞으로 밀려 제동등이 점등되었다고 주장하고 있으나 아래에서 살펴보는 바와 같이 이는 부당한 주장입니다.

(2) 자동차 안전기준에 관한 규칙 제56조의 2에 따라 EDR에 이벤트로 기록되지 않는 충격량만으로는 관성이 발생할 수 없습니다

자동차 안전기준에 관한 규칙 제56조의 2에 따라 EDR에 이벤트로 기록되려면 그 충격량이 0.15초 동안 충격으로 인한 진행방향 속도 변화 누계가 8km/h 이상이어야 합니다. 이를 g-force(g 값)으로 표시하면 1.5g이며, 1.5g는 아래 표에서 나타나는 바와 같이 자동차의 범퍼 - 대 - 범퍼 충돌 정도로 경미한 충돌에서 발생하는 충격량입니다. 따라서, EDR에 이벤트로 기록되지 않은 충격은 그 충격량이 0.15초 동안 감속이 8 km/h 미만, 즉 1.5g 미만 밖에 되지 않는 미미한 것입니다.

상황	대략적 g-force
급제동	0.3~0.6g
급커브	0.5~1.0g
저속 충돌(범퍼 접촉 등)	1~2g
고속 충돌	10g 이상

이 사건 자동차가 신호대기중이던 모닝 차량과 충돌하는 것은 EDR에 이벤트로 기록되지 않았으므로 그 충격량은 0.15초 동안 감속이 8km/h 미만 즉 1.5g 미만에 불과한 경미한 것이었으므로 관성에 의하여 브레이크달이 움직일 수 없었습니다. 이와 같은 사실과 원고들 2024. 1. 25.자 준비서면 9 ~ 12쪽에서 기재한 바와 같이 티볼리 차량에 대한 Euro NCAP 테스트 시 정면충돌 과정에서 브레이크등이 점등되지 않는 사실을 함하여 볼 때 피고가 이 사건 자동차가 신호대기 중이던 차량들과 충돌 시에 브레이크등이 점등된 것은 관성에 의한 것이라고 주장하는 것은 잘못된 것임이 입증되었습니다.

10. 현대자동차가 미국에서 3명이 사망한 썬타페 급발진소송을 2025년 5월에 합의한 것으로 알려졌습니다

(1) 썬타페 급발진사고와 소제기

2017. 7. 7. 미국 펜실베이니아주 에리(Erie)시에서 발생한 2009년형 현대 썬타페 SUV차량의 급발진사고에서 도로상 CCTV에 녹화된 바에 따르면 썬타페 SUV는 고속으로 주행하면서 전방에서 진행중이던 차량들을 여러차례 피한 후 도로상 우측에 주차된 대형트럭 후미와 충돌함으로 인해 3명의 차량 탑승자가 사망했습니다.

사망한 Charles Barnes, Willie M. Byrd, Oscar R. Johnson의 유족들은 현대자동차주식회사와 Hyundai Motor America를 상대로 결함을 주장하면서 제조물책임소송을 펜실베이니아주 에리카운티 지방법원 민사부에 사건번호 11780-2019로 제기했었습니다.

(2) 2025년 5월 당사자들 간 합의

현대자동차주식회사는 이 썬타페 급발진 소송의 원고들과 작년 2025년 5월경 합의했던 것으로 알려졌습니다.

Erie시 썬타페 급발진소송은 현대자동차를 상대로 제기된 급발진 소송으로 널리 보도되어 알려졌던 사건인데, 위와 같이 현대자동차주식회사가 합의함으로써 차량결함에 의한 급발진 발생가능성을 시인하였다고 볼 수 있고 이와 같은 합의는 토요다자동차주식회사의 미국에서의 합의와 그 궤를 같이 하므로 유사사례(OSI)로서의 증거가치가 있다고 할 것입니다.

입증방법

1. 갑 제101호증의 1 보쉬 홈페이지 게시 자료
2. 갑 제101호증의 2 보쉬 홈페이지 게시 자료 번역문
3. 갑 제102호증 동영상(비가 오지 않는 건조한 날씨에 굉음 발생 지점에서 모닝 충돌 지점까지 N으로 주행 동영상)
4. 갑 제103호증 진술서(2025. 5. 1. 시험 당시 동승자 서석구)
5. 갑 제104호증의 1 NTSB 홈페이지 게시물
6. 갑 제104호증의 2 번역문

2026. 3. .

원고들의 소송대리인

변호사 하 종 선

서울고등법원(춘천) 제2민사부 귀중

열람용