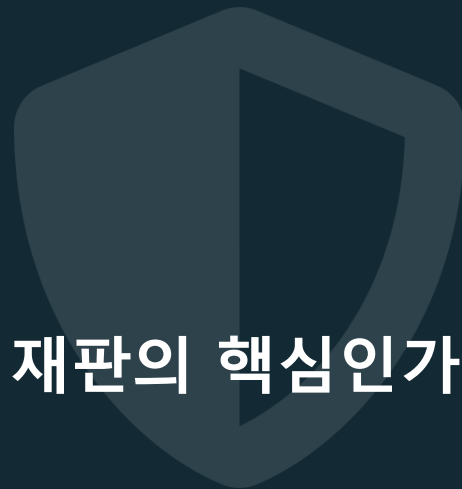


판도라의 상자, 열리나



감추려는 ECU 사양서 (일부가 을 제42호증으로 제출됨)는 왜 이 재판의 핵심인가?

- 피고가 스스로 낸 내부 설계문서는 왜 핵심 증거가 되었고 왜 철회하려 했는가?
- “서증 철회 불가”라고 밝힌 재판부의 8월 13일 문서제출명령 심사의 쟁점

기자 브리핑

일시 : 2026년 7월 20일(월) 오전 10시

장소 : 강원 창작개발센터 지하 1층 세미나실

오늘 브리핑의 순서

I. 도입 — 핵심 요약과 사건 경과 · p.3~5

세 가지 핵심 · 사건경과 타임라인 · 을 제42호증이란 무엇인가

II. 사건 — 피고의 자충수와 증거 철회 공방 · p.6~10

반박하려고 낸 증거 · 1054쪽에 대한 설명 · 철회 시도와 재판부의 “철회 불가”

III. 법 — 제출 의무와 원고의 요구 · p.11~15

민사소송법 제344조 · 인용문서 · 문서제출명령 신청 ·

ECU 사양서로 밝히려는 사실

IV. 해설 — ECM2란 무엇인가 · p.16~19

전 세계 엔진 ECU의 3계층 감시구조의 하나 ·

위험 토크의 발생, 급발진의 발생을 감시 · ISO 26262 ·

“위험이 없다면 감시자를 둘 이유가 없습니다”

V. 검증의 공백 — 증인신문과 여수 사례 · p.20~21

7. 9. 국과수 감정인 증언 · EDR 기록의 오류 가능성,

여수 벤츠 S580e 급발진 영상

VI. 2026. 8. 13. 준비기일에 대한 설명 · p.22~24

여섯 개의 장은 결국 하나의 질문으로 모입니다 — “피고는 왜 이 문서를 감추려 하는가”

오늘 브리핑의 핵심 내용



① 국과수의 감정의 한계

7.9 증인신문에서 감정인은 ECU 사양서 (을 제42호증)를 본 적이 없고, ECU 비활성 메모리, 로그·CAN 데이터·DTC, 프리즈프레임을 확인하지 않았다고 답했습니다.



② 피고의 선택적 제출과 증거 철회 시도

피고는 준비서면에서 ECU 사양서를 근거로 언급하고 을 제42호증 일부를 제출했습니다. 이후 전체 제출 요구가 나오자 철회와 영업비밀 주장을 했습니다.



③ 재판부의 “철회 불가” 입장 및 8월 13일 쟁점

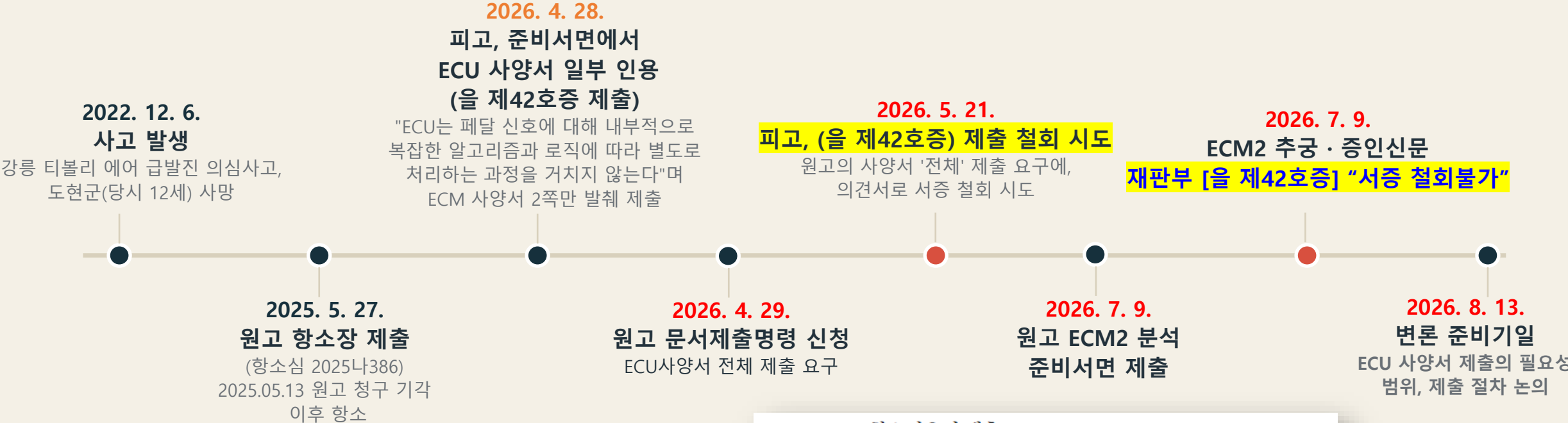
법원이 전체 또는 핵심 부분 제출을 명할지, 아니면 영업비밀·비밀유지 주장을 받아들일지가 재판의 검증 가능성을 좌우합니다.

“쟁점은 ECU 사양서의 목차를 먼저 제출하도록 한 후, 재판부가 이를 검토하여 이 사건 쟁점 4가지와 관련되는 항목들을 특정하고, 이에 국한하여 제출을 명할지 여부” 입니다.

➤ 8월 13일 준비기일이 그 갈림길입니다.

3년 7개월, 그리고 지금 — ECU 사양서(을 제42호증) 제출을 둘러싼 공방

시점 순서가 중요합니다. “(피고)일부 제출 → (원고)전체 요구 → (피고)철회 시도 → 법원 철회 불가입장 → 사양서 제출 범위, 제출절차 논의



- 2025.06.20 - 항소이유서 제출
- 2025.07.01 - 원고 소송대리인 소송 위임장 제출
- 2025.09.23 - 원고 준비서면 제출
- 2026.02.13 - 피고 준비서면 제출
- 2026.03.05 - 1차 항소심
- 2026.04.30 - 2차 항소심 PT(프레젠테이션)
- 2026.07.09 - 3차 항소심 - 국립과학수사연구원 감정인 김종혁 증인신문
- 2026.07.23 - 보완감정 진행
- 2026.08.13 - 4차 항소심 진행 예정

을 제42호증으로 일부가 제출됨

ECU 사양서 — 아무도 접근할 수 없었던 '자동차의 두뇌' 설계문서

무엇인가?



ECM(엔진제어컴퓨터)의 설계 명세서. 가속페달·브레이크 신호가 어떻게 읽히고 처리되는지, 토크명령이 어떻게 내려지는지, 제동등 제어 관련 BCM과의 소통, BOS작동 방식, EDR에 어떠한 신호를 보내는지 등을 상세히 기록한 유일한 문서입니다.

아무도 볼 수 없었던 문서



대한민국에서 한번도 공개된 적이 없었던 문서입니다.

소비자도, 국가 감정기관(국과수)도 그동안 접근할 수 없었던 제조사 내부 기밀문서입니다.

이 사건 국과수 감정인조차 법정에서 '본 적이 없다'고 증언했습니다.

전체 사양서 분량

2만~3만 페이지

(일반적인 ECU사양서 규모)

피고가 제출한 분량

단 2쪽

1054쪽(가속페달) · 732쪽(브레이크)

피고의 자충수

'반박하려고 낸 증거'가 판도라 상자를 열어,
원고 주장을 입증할 수 있는 기회를 제공했습니다.

피고의 법정 답변 (2026. 4. 28. 준비서면)

“브레이크페달은 단순한 전기적 스위치로서 ON/OFF 상태만을 ECU에 전달하고, 가속페달은 전압 값으로 상태를 전달하나 이러한 신호에 대해 ECU 내부적으로 복잡한 알고리즘과 로직에 따라 별도로 처리하는 과정을 거치지 않습니다. 이를 입증하기 위해 티볼리 G16엔진 ECU 사양서를 제출합니다(을 제42호증)”

— 피고 2026. 4. 28.자 준비서면 사.항 원문

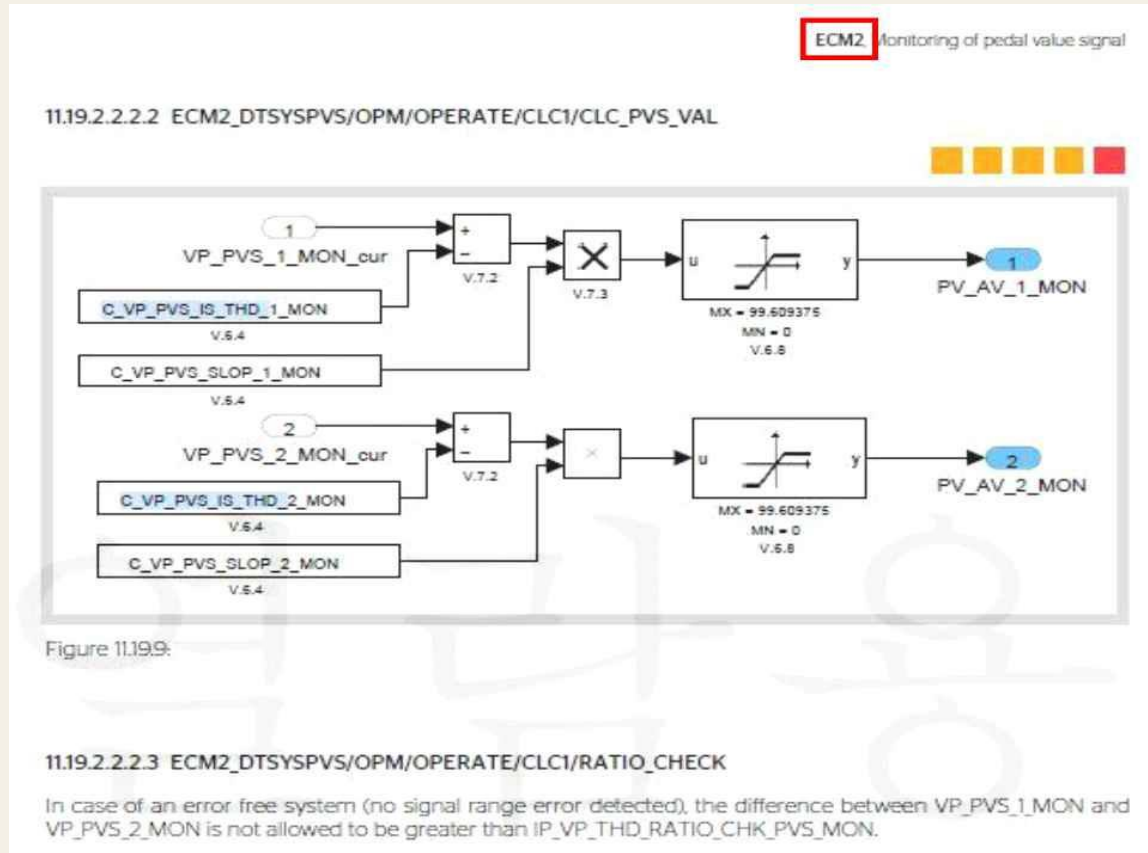


피고가 낸 문서의 실제 내용 (을 제42호증)

- 'ECM2 — 페달값 신호의 감시' 계층의 존재
- 페달 전압 아날로그 데이터를 디지털 값으로 변환한 이후, 이를 판단하여 토크 값을 결정하고 명령하는 과정이 있음을 밝힘.
- 제출한 두 쪽(1054쪽, 732쪽)을 통해 ECU가 자동차의 제반 기능을 제어하는 핵심 장치임을 밝힘.

"처리 과정이 없다"는 것을 입증하려고 낸 문서가, "처리·감시 과정의 존재"를 밝히고 있습니다.

을 제42호증 ECU사양서의 1054쪽 - ECM2 “페달값 신호 감시”



표제

“ECM2 | Monitoring of pedal value signal”

- 페달값 신호를 감시하는 계층 표시

연산 블록

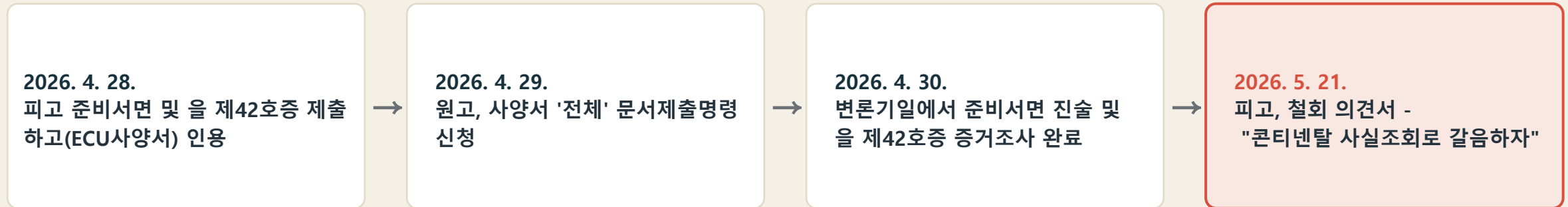
전압값에서 오프셋을 빼고 기울기를 곱해
%값으로 변환하는 연산 구조

ECM2가 위험토크의 발생과
급발진의 발생을 방지하기
위한 감시 기능으로 존재하고
있음을 밝히고 있음

“피고가 제출한 일부 문서만 보아도, 그 이후에 정밀한 감시 검증 구조가 있음을 밝히고 있습니다.

피고는

스스로 낸 증거를 철회하려 했습니다.



왜 철회하려 했을까요?

- 자신의 법정 답변("ECU 내부적으로 복잡한 알고리즘과 로직에 따라 별도로 처리하는 과정을 거치지 않습니다")과 정면으로 모순되는 내용이 담겨 있고,
- ECM2의 존재로 '급발진 위험을 전제로 설계했다'는 사실이 드러나며,
- "일부를 냈으니 전체를 내라"는 사양서 전체 제출 요구의 근거가 되기 때문입니다.

원고 측은 이 철회 시도 자체가 피고의 자충수와 ECU 사양서의 중요성을 보여줍니다.

피고의 철회 의견서 (2026. 5. 21.) — 문제의 대목

① 철회 선언 (의견서 4면)

(3) 한편, 원고들은 피고가 이 사건 문서의 일부를 제출하였음을 기화로 이 사건 문서가 인용문서에 해당한다며 이 사건 문서에 대한 제출명령을 신청한 것으로 보입니다(원고들의 2026. 4. 29.자 문서제출명령신청서의 ‘문서의 취지’ 및 ‘문서제출의 무의 원인’ 부분).

그런데 피고는 어디까지나 원고들의 주장을 반박하고 귀 재판부의 이해를 돕고자 을 제42호증을 제출한 것이므로, 을 제42호증에 대한 제출을 철회하고자 합니다.

"재판부의 이해를 돕고자 제출한 것이므로 ... 철회하고자 합니다"

- 원고의 '인용문서' 논거를 차단하려는 시도로, 증거조사(4. 30.)가 끝난 뒤에 나온 선언입니다.

② 결론 — 기각 요청과 '사실조회' 대안 (의견서 5면)

3. 결론

이상의 이유로, 원고가 제출을 구하는 이 사건 문서는 피고 및 제3자인 컨티넨탈의 영업비밀이자 직업상 비밀에 해당하여 민사소송법 제344조에 따라 제출을 거부할 정당한 이유가 있습니다. 따라서 원고들의 위 문서제출명령 신청을 기각하여 주시기 바랍니다.

또한 귀 재판부께서 원고들이 ECU 사양서 전체에 대한 확인을 할 필요가 있다고 판단 되신다면, 피고로서는 컨티넨탈사와의 관계에서 비밀유지의무가 있어 컨티넨탈사의 영업비밀이 적힌 문서 전체를 직접 제출하는 것이 어려운 상황이므로, ECU 사양서를 직접 작성한 '컨티넨탈사'를 상대로 원고들이 사실조회신청 등을 하는 것으로 소송 지휘하여 주시기 바랍니다.

"신청을 기각하여 주시기 바랍니다" + "컨티넨탈사를 상대로 사실조회를"

- **독일 기업 상대 조회는 회신 지연·거부로 끝나기 쉽습니다.**

스스로 낸 증거는 철회하고, 신청은 기각해 달라 — 이것이 피고의 서면상 입장입니다. 밑줄은 서면 원문의 것입니다.

‘서증 철회는 불가’ — 을 제42호증은 현재까지 증거로 남았습니다.



왜 마음대로 철회할 수 없는가

- ① 일단 법원에 제출되어 상대방이 원용하고 변론에 현출된 서증은, 낸 쪽이 일방적으로 철회할 수 없습니다.
증거는 제출자의 소유물이 아니라 법원의 심증을 형성하는 재판 자료이기 때문입니다.
- ② 나아가 “ECU사양서는” 피고가 자기 주장의 근거로 스스로 '인용'한 문서이므로,
민사소송법 제344조 제1항 제1호에 따라 오히려 제출의무의 대상입니다.



증거로 확정

을 제42호증은 현재까지 이 재판의 증거로 남아 있습니다.



지울 수 없는 사실

'ECM2'의 존재와 그 기재 내용은 이제 누구도 지울 수 없습니다.



항소심의 핵심 전장

ECU 사양서의 공개 여부가 항소심 최대 쟁점으로 자리잡았습니다.

민사소송법 제344조 — 피고는 ECU사양서를 제출할 의무가 있습니다.

민사소송법 제344조 제1항 제1호

"당사자가 소송에서 인용한 문서를 가지고 있는 때" - 그 문서를 가진 사람은 제출을 거부하지 못한다.

피고가 사양서를 '인용'한 대목 — 준비서면 원문

"브레이크페달은 단순한 전기적 스위치로서 ON/OFF 상태만을 ECU에 전달하고, 가속페달은 전압 값으로 상태를 전달하나 이러한 신호에 대해 ECU 내부적으로 복잡한 알고리즘과 로직에 따라 별도로 처리하는 과정을 거치지 않습니다.

이를 입증하기 위해 티볼리 G16엔진 ECU 사양서를 제출합니다(을 제42호증)"

— 피고 2026. 4. 28.자 준비서면 사.항 (6~9쪽에서 ECU 사양서 언급·인용)

인용 ✓ 제출 ✓ 보유 시인 ✓ → '인용문서'의 요건이 모두 갖춰졌습니다. 법에 따라 피고는 이 ECU 사양서의 제출을 거부하지 못합니다.

원고의 문서제출명령신청서 (2026. 4. 29.)

개인정보유출주의 제출자:하중선, 제출일자:2026.04.29 17:24, 출력자:하중선, 다운로드일자:2026.04.29 17:28

문서제출명령신청서

사	건	2025나386 손해배상(자)
원	고	최애숙 외 2명
피	고	케이지모빌리티 주식회사(변경 전: 쌍용자동차 주식회사)

위 사건에 관하여 원고들의 소송대리인은 주장사실을 증명하기 위하여 아래와 같이 문서의 제출 명령을 신청합니다.

문서의 표시

피고가 컨티넨탈(Continental)사로부터 교부받아 보유하고 있는 이 사건 자동차에 장착된 ECU에 대한 "ECU 사양서"

문서의 취지

피고는 2026. 4. 28.자 준비서면 6~9쪽에서 컨티넨탈(Continental)사가 피고에게 제출하여 피고가 보유하고 있는 이 사건 자동차의 "ECU 사양서"를 언급하면서, 동 "ECU 사양서"중 극히 일부분(을 제42호증)을 제시하였는데, 이는 가속페달 및 브레이크페달에서 ECU로 입력되는 전기적 신호의 전압값이 디지털 값으로 변환되는 과정을 보여줌에 불과하고 급발진을 발생시키는 ECU 소프트웨어 결함은 이와 같이 변환된 디지털 값을 해석·판단한 후 그 이후의 단계에서 발생합니다. 따라서 피고가 제출한 을 제42호증은 "ECU 사양서"의 극히 일부분만에 불과하므로 제출되어야 할 문서는 이 사건에서 쟁점으로 되어 있는 이 사건 자동차에서 급발진을 발생시킨 ECU 소프트웨어 결함, ECU의 BCM에 대한 명령 메시지 송부와 상호소통, BOS 등과 관련한 부분들이 모두 포함된 피고가 보유하고 있는 이 사건 자동차의 ECU에 대한 "ECU 사양서"입니다.

문서를 가진 사람

피고 : 케이지모빌리티 주식회사(변경 전: 쌍용자동차 주식회사)
주소 : 경기도 평택시 동삭로 455-12(철과동)

제1쪽 — 문서의 표시·취지

개인정보유출주의 제출자:하중선, 제출일자:2026.04.29 17:24, 출력자:하중선, 다운로드일자:2026.04.29 17:28

증명할 사실

이 사건 자동차에 장착된 ECU의 소프트웨어 결함에 의하여 급발진이 발생한다는 사실, ECU가 BCM과 상호소통하면서 BCM에게 제동등점등 요청 메시지(Brake_Light_On_Request)를 보낸다는 사실 및 ECU 소프트웨어 결함에 의하여 급발진이 발생하는 경우 제동등점등 요청 메시지를 BCM에 보내지 않아 제동등이 점등될 않는다는 사실을 입증하기 위하여

문서제출의무의 원인

① 해당유형
☒ 당사자가 소송에서 인용한 문서(인용문서)
☐ 신청자가 문서를 가지고 있는 사람에게 그것을 넘겨달라고 하거나 보냈다고 요구할 수 있는 사법상의 권리를 가지고 있음(인도, 열람문서)
☐ 문서가 신청자의 이익을 위하여 작성되었음(이익문서)
☐ 문서가 신청자와 문서를 가지고 있는 사람사이의 법률관계에 관하여 작성된것임(법률관계문서)
☐ 그밖에 제출이 필요한 문서(사유 :)

② 해당 유형의 소명
 피고는 2026. 4. 28.자 준비서면 6~9쪽에서 컨티넨탈(Continental)사가 피고에게 제출하여 피고가 보유하고 있는 이 사건 자동차의 "ECU 사양서"를 언급하였으므로 당사자가 소송에서 인용한 문서(인용 문서)에 해당합니다.

제1심의 증거조사와 관계

① 증거유형 (제1심에서의 증거신청·조사 여부)
☐ ㉔ 제1심에서 조사된 증거조사
☐ ㉕ 제1심에서 신청을 철회한 증거조사
☐ ㉖ 제1심에서 신청인 기각된 증거조사
☒ ㉗ 제1심에서 신청하지 않은 증거조사

② 항소심 조사 필요성의 유형별 소명
 피고가 항소심에서 제출한 2026. 4. 28.자 준비서면에서 처음으로 언급하고 인용한 문서입니다

제2쪽 — 증명할 사실·제출의무 원인

문서의 표시

컨티넨탈사가 교부하고 피고가 보유 중인 이 사건 자동차 ECU의 "ECU 사양서"

증명할 사실

ECU 소프트웨어 결함에 의한 급발진 + 결함 시 제동등 점등 요청 메시지(Brake_Light_On_Request)가 BCM에 송부되지 않아 제동등이 점등되지 않는다는 사실 + BOS

제출의무의 원인

'당사자가 소송에서 인용한 문서(인용문서)' 유형에 단독 체크
 — 피고가 4. 28.자 준비서면 6~9쪽에서 인용

제1심과의 관계

'제1심에서 신청하지 않은 증거조사' 체크
 — 피고가 항소심에서 처음 언급·인용한 문서이기 때문

무엇을 밝히려 하나 ①

신호의 여정 6단계 — 을 제42호증이 보여준 것과 보여주지 않은 것

을 제42호증이 보여준 범위 (신호 변환 앞단)



전체 사양서로 확인하려는 핵심 범위 — 쟁점 결함이 발생하는 단계



피고의 주장 ①

을 제42호증은 앞단의 '아날로그에서 디지털로 신호 변환' 과정만 보여준다.
→ 반박 : 전체 문서 중 '극히 작은 한 조각'이다.

원고의 주장 ②

쟁점인 결함은
아날로그 값을 디지털 값으로 변환한 이후 위 ④~⑥과정에서 발생한다.

아날로그에서 디지털 값으로 변환 후 소프트웨어 결함 발생을 감추려는 피고의 “을 제42호증” 철회
피고는 ECU 사양서의 극히 일부만 보여주고 마치 다 보여준 것처럼 위장하고 있습니다.

ECU 사양서에서 찾으려는 4가지

① 페달 입력 → 가속명령 판단

가속·제동 신호 처리, 우선순위, 오류검출, fail-safe, 진단·예외 조건

“아날로그 값을 디지털 입력값으로 바꾸는 단계”가 아니라 페달로부터 오는 토크 여부, 그 밖의 자동차 부품에서 오는 토크 요구를 종합적으로 판단하여 요구 토크를 결정하고 가속 명령을 내림

② ECU ↔ BCM 통신

명령, 메시지 ID, 신호명, 데이터 길이, 전송 주기, 조건값, 오류 발생 시 처리

→ 제동등 점등 요청 메시지가 여기에 속합니다.
(제동등 쟁점 직결)

③ ECU → EDR 데이터

차량 내부 통신망(CAN)을 통해 어떤 데이터를 어떤 조건·기준으로 사고기록장치에 공급하는지
→ EDR 기록의 신뢰성이 여기에 달려 있습니다

④ BOS 제동 우선 기능

작동 조건, 입력 기준, 가속 차단·제한·무시, 예외·비작동 조건 및 제어 내용을 확인
→ 피고가 내세우는 안전장치의 실체



용어 BCM: 차체 전장 제어 모듈 · EDR: 사고기록장치 · CAN: 차량 내부 통신망 · BOS: 제동 우선 기능(브레이크 오버라이드) · ECM/ECU: 엔진(차량) 제어 컴퓨터

증명하려는 4가지 사실 중 하나 — 제동등 점등 요청 메시지의 연결고리

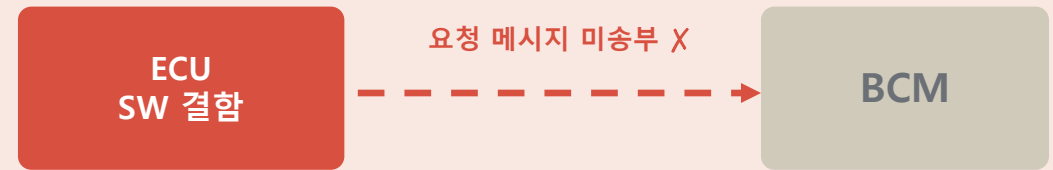
아래는 원고 신청서가 '증명할 사실'로 기재한 주장입니다.

정상 작동 경로 (비교용)



→ 제동등 점등 — 운전자의 제동이 등화로 표시됨

결함 경로



→ 급발진 발생 + 제동등 미점등 — 브레이크를 밟아도 등이 켜지지 않음

- 증명할 사실 ① ECU 소프트웨어 결함에 의한 급발진
- 증명할 사실 ② ECU와 BCM의 상호소통 및 제동등 점등 요청 메시지
- 증명할 사실 ③ ECU가 EDR에 어떠한 신호를 보내는지
- 증명할 사실 ④ BOS의 기능

ECM2란 무엇인가 — 전 세계 엔진 ECU의 3계층 감시구조

Level 3 (ECM3) — 컨트롤러 감시

컴퓨터 자체를 감시: 마이크로컨트롤러·워치독·메모리·프로그램 흐름 등 컴퓨터 자체를 감시하는 계층

Level 2 (ECM2) — 기능 감시 계층

Level 1이 '위험한 토크'나 '의도하지 않은 가속(급발진)'을 만들지 않는지 독립적으로 감시하고, 위험 시 차량을 안전 상태로 전환

Level 1 (ECM1) — 실제 엔진 제어 기능

실제 제어 기능: 운전자 토크 요청, 연료·점화·스로틀 등 기본 제어를 수행하는 1차 기능 소프트웨어

이 구조의 근거

- 독일 완성차 5개사(아우디·BMW·다임러·포르쉐·VW)가 공동 제정한 표준 「E-Gas 감시개념 (AK-EGAS)」의 공식 구조
- 국제 기능안전 표준 ISO 26262 체계와 병행 적용 — 전 세계 엔진 ECU의 업계 표준
- 갑 제115호증(AK-EGAS 요약문), 갑 제116호증(3계층 토크 모니터링 논문)으로 입증

핵심 개념

ECM2의 임무 — 급발진을 감지하고, 차단한다.



무엇을 감시하는가

- 가속페달 신호의 타당성
- 브레이크 신호의 타당성
- 현재 토크 vs 허용 토크의 비교
- 실제 가속도 vs 허용 가속도의 비교
- CAN 통신·센서 값·다른 ECU의 토크 요청



위험 감지 시 어떻게 반응하는가

- 엔진 토크 제한
- 연료 분사 차단 · 전기모터 작동 차단
- 림프홈(비상주행) 모드 진입 · 스로틀 섀다운
- ECU 리셋 · 안전 정지
- 고장코드(DTC) 기록

업계 표준의 최우선 안전목표가 바로 **"의도하지 않은 가속의 방지"** 입니다. (갑 제115호증)

ISO 26262가 말하는 것 — 급발진은 '공인된 위험'입니다.

ISO 26262란? 자동차 전기·전자 시스템의 기능안전(Functional Safety) 국제표준(2011년 제정).

"결함이 발생해도 차량이 위험해지지 않도록 설계·검증하라"는 전 세계 자동차 업계의 공통 규범으로, ECM 사양서와 E-Gas 감시개념(AK-EGAS)도 이 체계와 병행 적용됩니다. (갑 제115호증)

① 위험원 분석의 1순위

안전목표 = "의도하지 않은 가속의 방지"

급발진은 음모론이 아니라, 위험원 분석표의 첫 번째 줄에 오르는 공식 위험 시나리오입니다.

② 안전 요구사항

"ECU는 타당성 검사로 가속페달·브레이크 등 센서 결함을 탐지할 수 있어야 한다" (SANF-03)

"의도하지 않은 가속의 확인을 구현해야 하며, 고장의 경우 엔진 제어 장치는 안전 상태로 전환된다" (SANF-06)

③ 3계층 감시 요구

Level 2는 계산된 토크 값·차량 가속을 감시하여 Level 1 기능 소프트웨어의 '결함 있는 실행'을 감지해야 합니다.

'소프트웨어 결함'이 감시 대상으로 명문화되어 있습니다.

미국 정부도 같은 방법론:

NHTSA/Volpe 센터는 ISO 26262 방법론으로 전자식 가속제어계(ACS/ETC)의 위험을 분석하여 차량레벨 안전목표 5개, 시스템 안전요구 179개를 도출했습니다. (DOT HS 812 557, 2018 — 갑 제119호증)

국제 표준은 급발진을 공식 상정하고 '반드시 감시·차단하라'고 요구합니다. 그 요구를 구현한 것이 "ECM2"

→ ECU 사양서 전체를 열어야만 확인할 수 있습니다.

“

**위험이 없다면,
감시자를 둘 이유가 없습니다.**

- ECM2의 존재가 'ECU 소프트웨어 결함에 의한 의도하지 않은 가속'을 감시 대상으로 전제한 설계 구조를 보여줍니다.
- 급발진은 운전자의 페달 오조작만으로 설명할 수 없는, 자동차 업계가 기능안전 차원에서 대비해 온 위험 시나리오입니다.

※ 미국 도로교통안전청(NHTSA)/Volpe 센터도 전자식 가속제어계의 결함 시나리오를 공식 분석했습니다 (DOT HS 812 557, 2018 — 갑 제119호증)

2026. 7. 9. 국과수 감정인 증인신문

7.9 증언 - 국가 감정기관의 담당자가 법정에서 인정한 것

Q. ECU 사양서(을 제42호증)를 본 적이 있습니까?

'ECM2'에 대해서는 "잘 모르겠다"

“아니오”

Q. 소프트웨어 결함 검증을 실시했습니까?

"소스코드는 기밀자료라 결함이 확실시되지 않는 이상 요구할 수 없다"

하지 않았다

Q. ECU 로그 · CAN 통신 · 프리즈 프레임 · 브레이크 압력 데이터를 확인했습니까?

차량 전자제어 영역의 데이터를 단 하나도 확보·분석하지 않음

전부 “아니오”

Q. “검증되지 않은 추론은 과학적 가설에 불과하죠?”

'페달 오조작 가능성 있음' 결론은 검증실험 없는 가설임을 인정

“네”

국과수 담당자는 '페달 오조작' 가능성이 차량의 전자·소프트웨어 영역을 조사하지 않고 내려진 결론이라고
시인하였습니다.

제3의 사례가 보여주는 것 — 여수 벤츠 S580e 급발진 (갑 제117·118호증)

EDR 기록은 틀릴 수 있다.

CCTV 영상 (2025. 9. 24. 여수)

돌진 중 영상 전반에서 후미 제동등의 점등 상태가 관찰
→ 제동 신호가 발생했다는 객관적 증거

사고차량의 EDR 기록

15개 기록 구간 전부 “브레이크 OFF”
→ 명백한 제동등 점등과 양립할 수 없는 기재

시간 (mS)	이벤트 1					이벤트 2				
	속도 (km/h)	가속페달 (%)	엔진 RPM	스티어링 입력(각도)	브레이크 (on/off)	속도 (km/h)	가속페달 (%)	엔진 RPM	스티어링 입력(각도)	브레이크 (on/off)
-5000	23	100	0	-8	OFF	3	12	0	240	OFF
-4500	30	100	320	-14	OFF	6	24	0	162	OFF
-4000	36	100	2944	-70	OFF	10	34	0	32	OFF
-3500	44	100	3456	12	OFF	16	58	0	-106	OFF
-3000	54	100	4288	36	OFF	23	100	0	-8	OFF
-2500	58	100	3584	6	OFF	30	100	320	-14	OFF
-2000	55	100	3840	-6	OFF	36	100	2944	-70	OFF
-1500	64	18	704	-10	OFF	44	100	3456	12	OFF
-1000	57	100	704	14	OFF	54	100	4288	36	OFF
-500	44	65	704	-38	OFF	58	100	3584	6	OFF
0	37	97	704	18	OFF	55	100	3840	-6	OFF

EDR 기재만으로 '운전자 페달 오조작'을 단정할 수 없습니다.

제3의 사례가 보여주는 것 — 여수 벤츠 S580e 급발진 (갑 제117·118호증)

■ 여수 벤츠 S580e 급발진 영상



EDR 기재만으로 '운전자 페달 오조작'을 단정할 수 없습니다.

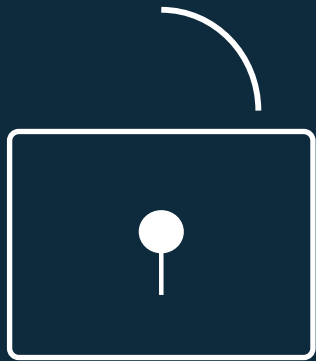
그래서 우리는 요구합니다

ECU 사양서의 제출은 '필수'입니다.

- 1 국가 감정기관조차 이 사양서를 보지 못한 채 '페달 오조작'을 추정했습니다.
- 2 그 사양서 안에는 급발진을 감시·차단하도록 설계된 ECM2가 있습니다.
- 3
 - 1) 소프트웨어 결함에 의한 급발진이 발생했는지 여부,
 - 2) 브레이크등 미점등이 ECU 소프트웨어 결함에 의해 발생했는지 여부,
 - 3) EDR 기록이 거꾸로 기재된 것인지 여부,
 - 4) BOS가 급발진 방지 장치가 아니라는 점의 입증에는 ECU 사양서 내용이 필수적입니다.

원고가 제안한 절충안 – 비밀을 지키며 필요한 부분만 공개

“비밀 보호 vs 진실 발견”을 둘 중 하나로 보지 말자는 제안



보호된 공개

관련 부분은 법원과
제한된 당사자가 확인하고,
목적 외 사용·복제·반출을 통제



1 상세 목차 비공개 제출

사양서 전체 구조와 관련 항목 위치를 먼저 법원만 확인

2 법원이 관련성 선별

사건 쟁점과 직접 관련된 부분인지 비공개로 심사

3 핵심 부분만 제출

가속 판단·BCM·EDR·BOS 등 최소 필요한 범위 공개

4 가림·열람·복제 제한

기술정보 가림, 열람자 제한, 전자파일 저장·재복제 통제

5 확약·반환·폐기

비밀유지확약서, 목적 외 사용 금지, 사본 반환·폐기 조건

최종요구 : 전체 사양서 제출, 법원이 신중하다면 “목차 + 4개 핵심 영역” 부터 최소한 제출

“

판도라의 상자는 이미 열리기 시작했습니다.
이제 ECU 사양서의 핵심 내용을 반드시 확인해야 합니다.

감사합니다.