

II ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO - II ENDIF

**INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, ÉTICA E
LETRAMENTO DIGITAL**

I61

Inteligência artificial, ética e letramento digital [Recurso eletrônico on-line] organização II Encontro Nacional de Direito do Futuro: Escola Superior Dom Helder Câmara – Belo Horizonte;

Coordenadores: Leonardo Monteiro Crespo de Almeida e Paloma Mendes Saldanha – Belo Horizonte: Escola Superior Dom Helder Câmara - ESDHC, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-381-7

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Justiça social e tecnológica em tempos de incerteza.

1. Direito do Futuro. 2. Justiça Social. 3. Justiça Tecnológica. I. II Encontro Nacional de Direito do Futuro (1:2025 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34

II ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO - II ENDIF

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, ÉTICA E LETRAMENTO DIGITAL

Apresentação

O II Encontro Nacional de Direito do Futuro (II ENDIF), organizado pelo Centro Universitário Dom Helder com apoio técnico do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito – CONPEDI, reafirma-se como um espaço qualificado de produção, diálogo e circulação do conhecimento jurídico, reunindo a comunidade científica em torno de um propósito comum: pensar, com rigor metodológico e sensibilidade social, os caminhos do Direito diante das transformações que marcam o nosso tempo. Realizado nos dias 09 e 10 de outubro de 2025, em formato integralmente on-line, o evento assumiu como tema geral “Justiça social e tecnológica em tempos de incerteza”, convidando pesquisadoras e pesquisadores a enfrentar criticamente os impactos da inovação tecnológica, das novas dinâmicas sociais e das incertezas globais sobre as instituições jurídicas e os direitos fundamentais.

Nesta segunda edição, os números evidenciam a força do projeto acadêmico: 408 trabalhos submetidos, com a participação de 551 pesquisadoras e pesquisadores, provenientes de 21 Estados da Federação, culminando na organização de 31 e-books, que ora se apresentam à comunidade científica. Essa coletânea traduz, em linguagem acadêmica e compromisso público, a vitalidade de uma pesquisa jurídica que não se limita a descrever problemas, mas busca compreendê-los, explicar suas causas e projetar soluções coerentes com a Constituição, com os direitos humanos e com os desafios contemporâneos.

A publicação dos 31 e-books materializa um processo coletivo que articula pluralidade temática, densidade teórica e seriedade científica. Os textos que compõem a coletânea passaram por avaliação acadêmica orientada por critérios de qualidade e imparcialidade, com destaque para o método double blind peer review, que viabiliza a análise inominada dos trabalhos e exige o exame por, no mínimo, dois avaliadores, reduzindo subjetividades e preferências ideológicas. Essa opção metodológica é, ao mesmo tempo, um gesto de respeito à ciência e uma afirmação de que a pesquisa jurídica deve ser construída com transparência, responsabilidade e abertura ao escrutínio crítico.

O II ENDIF também se insere em uma trajetória institucional já consolidada: a primeira edição, realizada em junho de 2024, reuniu centenas de pesquisadoras e pesquisadores e resultou na publicação de uma coletânea expressiva, demonstrando que o Encontro se consolidou, desde o início, como um dos maiores eventos científicos jurídicos do país. A

continuidade do projeto, agora ampliada em escopo e capilaridade, reafirma a importância de se fortalecer ambientes acadêmicos capazes de integrar graduação e pós-graduação, formar novas gerações de pesquisadoras e pesquisadores e promover uma cultura jurídica comprometida com a realidade social.

A programação científica do evento, organizada em painéis temáticos pela manhã e Grupos de Trabalho no período da tarde, foi concebida para equilibrar reflexão teórica, debate público e socialização de pesquisas. Nos painéis, temas como inteligência artificial e direitos fundamentais, proteção ambiental no sistema interamericano, proteção de dados e herança digital foram tratados por especialistas convidados, em debates que ampliam repertórios e conectam a produção acadêmica aos dilemas concretos vividos pela sociedade.

A programação científica do II ENDIF foi estruturada em dois dias, 09 e 10 de outubro de 2025, combinando, no período da manhã, painéis temáticos com exposições de especialistas e debates, e, no período da tarde, sessões dos Grupos de Trabalho. No dia 09/10 (quinta-feira), após a abertura, às 09h, realizou-se o Painel I, dedicado aos desafios da atuação processual diante da inteligência artificial (“Inteligencia artificial y desafios de derechos fundamentales en el marco de la actuación procesal”), com exposição de Andrea Alarcón Peña (Colômbia) e debate conduzido por Caio Augusto Souza Lara. Em seguida, às 11h, ocorreu o Painel II, voltado à proteção ambiental no Sistema Interamericano, abordando a evolução da OC-23 ao novo marco da OC-32, com participação de Soledad Garcia Munoz (Espanha) e Valter Moura do Carmo como palestrantes, sob coordenação de Ricardo Stanziola Vieira. No período da tarde, das 14h às 17h, desenvolveram-se as atividades dos Grupos de Trabalho, em ambiente virtual, com apresentação e discussão das pesquisas aprovadas.

No dia 10/10 (sexta-feira), a programação manteve a organização: às 09h, foi realizado o Painel III, sobre LGPD e a importância da proteção de dados na sociedade de vigilância, com exposições de Laís Furuya e Júlia Mesquita e debate conduzido por Yuri Nathan da Costa Lannes; às 11h, ocorreu o Painel IV, dedicado ao tema da herança digital e à figura do inventariante digital, com apresentação de Felipe Assis Nakamoto e debate sob responsabilidade de Tais Mallmann Ramos. Encerrando o evento, novamente no turno da tarde, das 14h às 17h, seguiram-se as sessões dos Grupos de Trabalho on-line, consolidando o espaço de socialização, crítica acadêmica e amadurecimento das investigações apresentadas.

Ao tornar públicos estes 31 e-books, o II ENDIF reafirma uma convicção essencial: não há futuro democrático para o Direito sem pesquisa científica, sem debate qualificado e sem compromisso com a verdade metodológica. Em tempos de incerteza — tecnológica, social,

ambiental e institucional —, a pesquisa jurídica cumpre um papel civilizatório: ilumina problemas invisibilizados, questiona estruturas naturalizadas, qualifica políticas públicas, tensiona o poder com argumentos e oferece horizontes normativos mais justos.

Registramos, por fim, nosso reconhecimento a todas e todos que tornaram possível esta obra coletiva — autores, avaliadores, coordenadores de Grupos de Trabalho, debatedores e equipe organizadora —, bem como às instituições e redes acadêmicas que fortalecem o ecossistema da pesquisa em Direito. Que a leitura desta coletânea seja, ao mesmo tempo, um encontro com o que há de mais vivo na produção científica contemporânea e um convite a seguir construindo, com coragem intelectual e responsabilidade pública, um Direito à altura do nosso tempo.

Belo Horizonte-MG, 16 de dezembro de 2025.

Prof. Dr. Paulo Umberto Stumpf – Reitor do Centro Universitário Dom Helder

Prof. Dr. Franclim Jorge Sobral de Brito – Vice-Reitor e Pró-Reitor de Graduação do Centro Universitário Dom Helder

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – Pró-Reitor de Pesquisa do Centro Universitário Dom Helder

IMPACTOS E REPERCUSSÕES JURÍDICAS CAUSADOS PELOS CARROS AUTÔNOMOS NA SOCIEDADE HIPERCONECTADA

IMPACTS AND LEGAL REPERCUSSIONS CAUSED BY AUTONOMOUS CARS IN THE HYPERCONNECTED SOCIETY

Julia Silveira Giannese ¹
Letícia Oliveira Sousa ²

Resumo

A pesquisa tem como objetivo analisar a responsabilidade civil pelos danos causados por veículos autônomos – Sistema de inteligência artificial com diferentes graus de autonomia. Busca-se compreender como o ordenamento jurídico atribui responsabilidade entre desenvolvedores de hardware e software e usuários, que devem intervir quando necessário. Também se pretende identificar lacunas legislativas e avaliar a jurisprudência existente, considerando as modalidades subjetiva e objetiva da responsabilidade civil.

Palavras-chave: Carros autônomos, Inteligência artificial, Ordenamento jurídico, Responsabilidade civil

Abstract/Resumen/Résumé

The research aims to analyze civil liability for damages caused by autonomous vehicles, artificial intelligence systems with varying degrees of autonomy. The aim is to understand how the legal system assigns responsibility between hardware and software developers and users who must intervene when necessary. It also aims to identify legislative gaps and evaluate existing case law, considering the subjective and objective forms of civil liability.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Artificial intelligence, Legal system, Liability, Self-driving cars

¹ Graduanda em Direito no Centro Universitário Dom Helder.

² Graduanda em Direito no Centro Universitário Dom Helder.

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O presente estudo se prestará a abordar a responsabilidade civil decorrente de danos causados por veículos autônomos, isto é, automóveis que operam por meio de sistemas de inteligência artificial com diferentes graus de autonomia. A crescente utilização dessa tecnologia no setor automotivo suscita questionamentos quanto à definição do carro autônomo e à atribuição de culpa em casos de acidentes. Assim, busca-se compreender a quem cabe a reparação de danos quando falhas no sistema de IA resultam em prejuízos.

A análise do tema mostra-se necessária diante do avanço acelerado da inteligência artificial e da automação, que impõem novos desafios ao ordenamento jurídico brasileiro. A inexistência de legislação específica sobre a matéria gera insegurança jurídica e decisões divergentes na doutrina e jurisprudência. Dessa forma, torna-se fundamental discutir mecanismos de responsabilização que assegurem proteção às vítimas e equilíbrio entre inovação tecnológica e segurança social.

Além de refletir sobre a lacuna normativa, o estudo é relevante por examinar propostas legislativas, como o Projeto de Lei nº 2338/2023, que busca estabelecer diretrizes nacionais para o uso ético da IA. A compreensão das implicações jurídicas desses veículos permite antecipar soluções e adaptar o Direito às novas formas de interação entre homem e máquina. Assim, a pesquisa contribui para a construção de um marco regulatório capaz de acompanhar a evolução tecnológica e garantir a efetiva reparação de danos.

O trabalho pertence à vertente metodológica jurídico-sociológica. Ademais, no que tange ao tipo de investigação, conforme classificação de Miracy Gustin (2020), o tipo será o jurídico-social. Com essa finalidade, o estudo será teórico-explicativo e dedutivo. Em relação a abordagem do problema, o trabalho será qualitativo.

2. A RESPONSABILIDADE CIVIL FRENTE À INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NOS VEÍCULOS AUTÔNOMOS

A ascensão da inteligência artificial (IA) representa um dos maiores marcos da sociedade contemporânea, sobretudo no campo dos transportes, em que os veículos autônomos se apresentam como solução inovadora para a mobilidade urbana. A tecnologia, ao substituir a atuação humana pela atuação algorítmica, não apenas traz benefícios relacionados à redução de acidentes, à eficiência no tráfego e à sustentabilidade ambiental, mas também inaugura novos desafios jurídicos, em especial no âmbito da responsabilidade civil. O problema central reside na determinação de quem deve responder por danos causados por veículos que, em graus variáveis, atuam de maneira independente da intervenção humana.

A discussão ganha densidade quando se observa que o conceito de condutor se fragiliza

diante da automação. Segundo a classificação estabelecida pela *Society of Automotive Engineers* (SAE), existem seis níveis de automação, que variam do nível zero (controle total pelo ser humano) ao nível cinco (autonomia plena do veículo, sem volante ou pedais). Nos níveis iniciais (0 a 2), o condutor ainda exerce papel central na condução, o que torna plausível a responsabilização subjetiva em caso de falha humana. Entretanto, nos níveis mais avançados (3 a 5), em que a intervenção do usuário se torna mínima ou até inexistente, a responsabilidade tende a se deslocar para os fabricantes, programadores e fornecedores dos sistemas de IA, pois é nesse contexto que se evidencia a transferência da confiança social da habilidade humana para a capacidade tecnológica.

Tradicionalmente, a responsabilidade civil se divide em subjetiva e objetiva. A primeira tem como pressuposto a comprovação de culpa, enquanto a segunda decorre do simples risco da atividade. Os veículos autônomos, por dependerem de complexos sistemas algorítmicos de *machine learning* inserem-se, indiscutivelmente, em uma categoria de atividade de risco, na medida em que eventuais falhas técnicas ou decisórias podem gerar danos de grande gravidade.

É possível, portanto, afirmar que a responsabilidade civil aplicada aos veículos autônomos demanda de uma análise que considere a pluralidade de agentes envolvidos. Fabricantes e desenvolvedores de *software* assumem papel central, na medida em que são os responsáveis pela concepção do algoritmo, pela coleta de dados e pela realização de testes de segurança. O usuário, por sua vez, não pode ser responsabilizado por falhas técnicas que extrapolem sua esfera de controle. Trata-se de um cenário que exige a superação do paradigma clássico de vítima *versus* agente causador do dano, pois o dano pode ser fruto de uma cadeia complexa de decisões algorítmicas e interações sistêmicas.

Dessa forma, afirmar que um ente dotado de inteligência artificial são entes responsáveis implica em resolver dois problemas preliminares: de um ponto de vista axiológico e de um ponto de vista técnico-jurídico. A respeito do tema, entende Mafalda Miranda Barbosa:

De um ponto de vista axiológico, porque a responsabilidade civil é por nós compreendida enquanto projeção, no campo jus-privatístico, de um princípio mais amplo de responsabilidade, teremos de perceber até que ponto um software ou um *robot* podem ser qualificados como agentes capazes de responsabilidade, o que implica que nos debruçemos sobre o sentido dessa responsabilidade, por um lado, e, por outro lado, sobre as características destes entes artificialmente inteligentes para concluirmos se aquela se lhes pode ou não ser imputada. De um ponto de vista técnico-jurídico, mas sem perder de vista o alicerce ético-axiológico, importa indagar se se deve ou não atribuir personalidade jurídica ao mecanismo artificialmente inteligente, já que a responsabilização implicaria sempre o estatuto de pessoa para o direito. (Barbosa, 2021. p. 169).

Eventual responsabilização de entes dotados de inteligência artificial implica, à luz do entendimento técnico-jurídico, que lhes seja atribuída personalidade jurídica, implicando, portanto, em considerar uma eventual analogia com as pessoas singulares e coletivas. (Barbosa, 2021. p. 169).

Ademais, há que se considerar a natureza “opaca” da inteligência artificial. A chamada *black box* dos algoritmos dificulta a rastreabilidade das decisões tomadas pelo sistema, o que compromete a possibilidade de atribuição de culpa. Assim, a aplicação da responsabilidade objetiva se mostra não apenas necessária, mas também coerente com a função social da responsabilidade civil: assegurar a reparação da vítima, mesmo diante da impossibilidade de individualizar o erro humano ou algorítmico.

Nesse contexto, o Código de Defesa do Consumidor (CDC) ganha relevância, pois estabelece a responsabilidade objetiva do fornecedor por defeitos de produtos e serviços (arts. 12 e 14). Os veículos autônomos, como produtos altamente tecnológicos, sujeitam-se a essa lógica, de modo que fabricantes e fornecedores devem responder independentemente de culpa, sempre que comprovado o defeito e o nexo causal com o dano. É preciso, entretanto, adaptar a interpretação jurídica para considerar que nem sempre o defeito é visível ou perceptível ao consumidor, mas pode residir em falhas de programação ou em vieses algorítmicos.

Por fim, não se pode desconsiderar os desafios éticos que permeiam a temática. Veículos autônomos são confrontados com situações-limite em que devem decidir entre alternativas que implicam danos inevitáveis — os chamados dilemas morais do “problema do bonde” (*trolley problem*). A responsabilidade civil deve, portanto, dialogar com esses dilemas, impondo que a programação dos algoritmos respeite parâmetros mínimos de proteção à vida, à dignidade e à integridade física. Ainda que tais escolhas não possam ser integralmente reguladas, cabe ao ordenamento jurídico oferecer balizas para que a inovação tecnológica não se sobreponha à tutela da pessoa humana.

Dessa forma, conclui-se que a responsabilidade civil nos veículos autônomos exige um regime jurídico específico, capaz de equilibrar inovação e segurança. A adoção da responsabilidade objetiva, associada ao dever de vigilância e ao princípio da precaução, mostra-se o caminho mais adequado para assegurar a reparação das vítimas sem inviabilizar o progresso tecnológico.

3. PROJETO DE LEI N. 2.338/2023 E O AI ACT EUROPEU

A ausência de legislação específica, até o momento, sobre inteligência artificial no Brasil, tem motivado o surgimento de propostas normativas voltadas a disciplinar a matéria. O Projeto de Lei nº 2.338/2023, em tramitação no Congresso Nacional, é o marco mais significativo nesse

sentido, pois busca estabelecer princípios, direitos e deveres para o desenvolvimento e uso da IA em território nacional. A proposta se inspira em iniciativas internacionais, em especial no regulamento europeu conhecido como AI Act, aprovado em 2024 pela União Europeia. A comparação entre os dois instrumentos revela convergências e divergências que merecem destaque, pois iluminam caminhos possíveis para a construção de um marco regulatório brasileiro robusto.

O PL 2.338/2023 parte da premissa de que a inteligência artificial deve ser utilizada de forma ética, transparente e segura. Ele adota a lógica de categorização de risco, dividindo os sistemas de IA em quatro níveis: risco mínimo, risco limitado, alto risco e risco inaceitável. Os sistemas de alto risco, categoria na qual se inserem os veículos autônomos, estão sujeitos a requisitos mais rigorosos, tais como auditorias, testes de segurança e deveres de transparência. A proposta também prevê que, nesses casos, a responsabilidade civil será objetiva, cabendo ao fornecedor ou desenvolvedor reparar os danos decorrentes do uso da IA, independentemente de culpa. Trata-se de uma escolha legislativa que fortalece a proteção da vítima e se harmoniza com o princípio da dignidade da pessoa humana.

O PL nº 2.338/23 optou por uma estrutura de classificação de risco dual, que confere respostas jurídicas distintas a depender do enquadramento do sistema de IA no patamar de i) excessivo ou alto risco ou de ii) risco mais reduzido.

Dessa forma, portanto, “tem-se, assim, no campo da responsabilização civil: (a) o regime objetivo para o dano eclodido a partir de sistema de risco excessivo ou alto; (b) o regime de responsabilidade subjetiva com inversão do ônus da prova para o dano gerado por um sistema de risco mais reduzido; (c) em se tratando de relação de consumo, a sistemática de responsabilização do CDC independentemente do grau de risco do sistema de IA”. (Manso, 2023. p. 126).

O modelo de responsabilização proposto, ainda que, se comparado ao parâmetro da responsabilidade civil subjetiva, envolve regimes conceitualmente mais favoráveis ao ente vitimado, podendo, no caso concreto, se revelar bastante tormentoso se desincumbir do ônus probatório em vista de diversas peculiaridades. (Manso, 2023. p. 127).

Atualmente, a Europa conta com o AI Act, uma regulamentação que melhorar o funcionamento do mercado interno e promover a adoção de uma inteligência artificial (IA) centrada no ser humano e de confiança, assegurando simultaneamente um elevado nível de proteção da saúde, da segurança e dos direitos fundamentais consagrados na Carta (EUROPEAN COMMISSION, 2021).

Ao comparar os dois instrumentos, observa-se que o PL 2.338/2023 é mais principiológico, buscando criar um marco geral para orientar o desenvolvimento da IA no Brasil, enquanto o AI Act é mais normativo e prescritivo, refletindo a tradição regulatória europeia de harmonização de mercados e proteção intensiva de direitos fundamentais. O modelo europeu, portanto, é mais robusto em termos de *enforcement*, pois combina normas técnicas, sanções financeiras e mecanismos de fiscalização. Já o modelo brasileiro, em fase inicial, aposta na flexibilidade, o que pode ser vantajoso para não engessar a inovação, mas também gera risco de insegurança jurídica pela ausência de critérios detalhados.

No campo específico da responsabilidade civil, ambos os diplomas convergem para a adoção da responsabilidade objetiva em situações de alto risco. O diferencial do AI Act, contudo, é a criação de mecanismos de rastreabilidade, que permitem identificar e atribuir responsabilidades de forma mais precisa entre os diferentes agentes envolvidos (fabricantes, desenvolvedores, fornecedores de dados, operadores). O Brasil, por sua vez, ainda não detalhou esses mecanismos, o que pode dificultar a aplicação prática da norma e gerar discussões judiciais acerca da individualização da responsabilidade.

Outro aspecto relevante é a interface com os direitos fundamentais. O AI Act reforça a proteção da privacidade, da não discriminação e da dignidade humana, impondo que sistemas de IA sejam avaliados quanto a vieses e impactos sociais antes de sua comercialização. O PL brasileiro também reconhece tais princípios, mas de maneira mais genérica, sem prever instrumentos concretos de fiscalização preventiva. Isso reforça a necessidade de amadurecimento do texto legislativo brasileiro, de modo a evitar que a norma se torne meramente declaratória.

Portanto, a análise comparativa permite concluir que o PL 2.338/2023 representa um passo relevante para a regulação da IA no Brasil, mas ainda se mostra incipiente diante da complexidade do tema. O AI Act europeu, por sua vez, constitui um modelo mais estruturado, que pode servir de inspiração para o legislador brasileiro, sobretudo na criação de mecanismos de conformidade e de responsabilização efetiva. A convergência de ambos na adoção da responsabilidade objetiva para sistemas de alto risco reforça a centralidade da tutela da vítima e demonstra que o Direito, mesmo em face de tecnologias disruptivas, deve manter como norte a proteção da pessoa humana.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ascensão dos veículos autônomos, impulsionada pela inteligência artificial, traz um desafio inédito ao Direito, sobretudo quanto à atribuição da responsabilidade civil pelos danos causados. A definição de quem deve responder varia conforme o nível de autonomia do veículo: nos estágios iniciais, a responsabilidade tende a recair subjetivamente sobre o motorista; nos

intermediários, pode haver compartilhamento entre condutor e fornecedor; já no nível máximo, em que a condução é totalmente automatizada, a responsabilidade se concentra no fabricante e desenvolvedor da tecnologia.

Nesse cenário, o Projeto de Lei nº 2.338/2023 busca disciplinar o uso da IA por meio da categorização do risco, classificando os veículos autônomos como sistemas de alto risco e propondo a adoção da responsabilidade objetiva. Tal escolha legislativa facilita a reparação das vítimas e estimula os fornecedores a adotarem medidas preventivas, aproximando o ordenamento jurídico brasileiro das tendências regulatórias internacionais.

No plano comparado, destaca-se o AI Act Europeu, em vigor a partir de 2025, que também prevê responsabilidade objetiva para sistemas de alto risco e impõe regras rigorosas de transparência, rastreabilidade e proteção de direitos fundamentais. Conclui-se que a evolução tecnológica demanda atualização legislativa contínua, a fim de equilibrar inovação, segurança jurídica e justiça social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBOSA, Mafalda Miranda. Responsabilidade Civil pelos danos causados por entes dotados de Inteligência Artificial. *In*: BARBOSA, Mafalda Miranda *et al* (coords.) **Direito digital e inteligência artificial: diálogo entre Brasil e Europa**. 1. ed. Indaiatuba, SP: Editora Foco, 2021. p. 157-179.

BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil, Responsabilidade Civil**. 4. Ed. Salvador, JusPodivm, 2017.

BRAGA NETTO, Felipe; FALEIROS JÚNIOR, José Luiz de Moura. A atividade estatal entre o ontem e o amanhã: reflexões sobre os impactos da inteligência artificial no Direito Público. *In*: BARBOSA, Mafalda Miranda *et al* (coord.) **Direito digital e inteligência artificial: diálogo entre Brasil e Europa**. Indaiatuba, SP: Editora Foco, 2021, p. 449-476.

BRAGA NETTO, Felipe. **Manual de Direito do Consumidor – À Luz da Jurisprudência do STJ**. 19. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Juspodivm, 2024.

BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. **Novo manual de Responsabilidade Civil**. 2. ed. Salvador: Ed. Juspodivm, 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidente da República [2024] Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 12 dez. 2023.

BRASIL. Código Civil (2002). **Lei n. 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406compilada.htm. Acesso em: 22 jan. 2024.

BRASIL. Código de Processo Civil (2015). **Lei n. 13.105**, de 16 de março de 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm. Acesso em: 28 fev. 2024.

BRASIL. **Lei no 8.078**, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, 11 set. 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 20 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 07 out. 2024.

DAS NEVES, Barbara; UHDRE, Dayana de Carvalho. Inteligência Artificial e tributação e serviços no Brasil: ensaio sobre as plataformas de transporte e carros autônomos. *In*: BARBOSA, Mafalda Miranda *et al* (coords.) **Direito digital e inteligência artificial: diálogo entre Brasil e Europa**. 1. ed. Indaiatuba, SP: Editora Foco, 2021. cap. 58, p. 1033-1060.

MANSO, Adriano Marques; CALIXTO, Marcelo Junqueira. **Os regimes de responsabilização civil no novo Marco Legal para Inteligência Artificial (IA)**: o Projeto de Lei nº 2.338/23. *International Journal of Digital Law – IDJL*, Belo Horizonte, ano 4, n. 3, p. 111-129, set./dez. 2023. DOI: 10.47975/digital.law.vol.4.n.3.manso.