

PARECER DE PLENÁRIO PELAS COMISSÕES DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD), AO PROJETO DE LEI Nº 6.483, DE 2025.

Apresentação: 25/03/2026 15:45:18.953 - PLEN
PRLP 1 => PL 6483/2025

PRLP n.1

PROJETO DE LEI Nº 6.483, DE 2025

Institui a Política Nacional de Milhas Públicas (PNMP), sistema federativo destinado a receber, administrar e destinar milhas e pontos de programas de fidelidade oriundos de passagens aéreas adquiridas com recursos públicos, e dá outras providências.

Autor: Deputado LUCAS ABRAHAO

Relator: Deputado FELIPE CARRERAS

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 6.483, de 2025, de autoria do Deputado LUCAS ABRAHAO, institui a Política Nacional de Milhas Públicas (PNMP), de natureza pública, digital e sem fins lucrativos, destinada a receber, gerenciar e redistribuir milhas e pontos provenientes de passagens aéreas pagas com recursos públicos do Executivo federal, estadual e municipal, abrangendo órgãos da administração direta e indireta, estatais, autarquias, bancos públicos, seguradoras de bancos públicos, empresas públicas e agências reguladoras.

Na justificção, o parlamentar destaca que “esse sistema permitirá que companhias aéreas e programas de fidelidade transfiram automaticamente as milhas geradas para as contas públicas correspondentes, assegurando transparência, rastreabilidade e controle social. Além disso, evita



que cada ente tenha de criar seu próprio sistema, o que seria oneroso e ineficiente”.

A matéria foi despachada à Comissão de Administração e Serviço Público e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Foi aprovado requerimento de urgência, estando a matéria pronta para apreciação em Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1. Mérito

Considero meritório e oportuno o projeto ora examinado, tendo em vista que as viagens aéreas custeadas com recursos públicos geram créditos em programas de milhagem que, na ausência de disciplina normativa específica, tendem a ser apropriados individualmente ou simplesmente desperdiçados, sem retorno vinculado ao interesse coletivo.

À luz do princípio republicano e da indisponibilidade do interesse público, não se justifica que uma vantagem patrimonial estritamente associada a uma relação contratual custeada pelo erário possa se converter em benefício privado de agentes ou terceiros, salvo se houver regra expressa nesse sentido, o que não é o caso.

A disciplina ora proposta alinha-se diretamente aos princípios da Administração Pública previstos no caput do artigo 37 da Constituição Federal. Em primeiro lugar, reforça-se a moralidade administrativa, ao afastar a possibilidade de que milhas geradas por recursos públicos sejam apropriadas privadamente, configurando, em tese, enriquecimento sem causa ou vantagem indevida.

Em segundo lugar, concretiza-se a impessoalidade, ao definir que a utilização das milhas se dará dentro de uma política pública com destinatários determinados por critérios objetivos, gerais e impessoais,



definidos por editais. Substitui-se, assim, uma lógica de uso personalíssimo, que depende da vontade individual de quem viaja, por uma lógica institucional, vinculada a programas de esporte, educação e ciência, submetidos a critérios de seleção transparentes.

Ademais, a proposição contribui de modo relevante para a eficiência e a economicidade administrativas. O gasto público com passagens aéreas é uma despesa inescapável em diversas atividades estatais, mas seus efeitos colaterais, sob a forma de milhas, permanecem hoje, em grande medida, inexplorados ou capturados privadamente.

Ao estruturar um mecanismo para que esses créditos retornem sistematicamente à esfera pública e sejam utilizados em políticas finalísticas, o projeto melhora a relação custo-benefício de despesas já previstas, sem necessidade de aporte adicional de recursos orçamentários.

Trata-se, assim, de medida típica de racionalização da gestão, que transforma um ativo disperso em instrumento organizado de ação pública.

Da mesma forma, cabe destacar que a publicidade e a transparência são reforçadas pela exigência de utilização de plataforma digital pública, com base única de dados e mecanismos de rastreabilidade, além da integração com sistemas de controle e transparência. Essa infraestrutura digital permite que órgãos de controle interno e externo, bem como a sociedade civil, possam acompanhar, em tempo real, a formação, a destinação e o uso das milhas públicas, elevando o patamar de controle e de prestação de contas.

Sob o prisma da organização administrativa e da governança, o modelo instituído é tecnicamente apropriado. A opção por uma Política Nacional de Milhas Públicas, com diretrizes gerais definidas em lei e gestão descentralizada por entes federados, é compatível com a lógica de sistemas nacionais em políticas de educação, esporte e ciência e tecnologia, em que a União estabelece parâmetros e oferece infraestrutura comum, sem exaurir a autonomia organizatória de estados e municípios.

A previsão de plataforma digital centralizada, o Sistema Nacional de Milhas Públicas, a ser criada e mantida pela União e disponibilizada gratuitamente aos entes, constitui solução de governança digital



eficiente: evita a fragmentação de soluções tecnológicas, reduz custos de desenvolvimento e manutenção para entes menores, assegura padrão mínimo de segurança da informação, proteção de dados pessoais e interoperabilidade, e facilita o trabalho dos órgãos de fiscalização. A gestão das milhas permanece, entretanto, atribuída a cada ente em sua respectiva conta, preservando o vínculo entre o gasto realizado e a destinação social do ativo correlato.

É importante ressaltar que o projeto não intervém de modo genérico em todos os contratos de milhagem existentes entre empresas e consumidores em geral, mas apenas nas situações em que o pagamento da passagem decorre de recursos públicos, circunstância suficiente para legitimar a exigência de que a vantagem patrimonial correlata seja canalizada para a esfera estatal.

Do ponto de vista do Direito Administrativo, trata-se de especificação de obrigações acessórias nas contratações públicas de transporte aéreo, compatível com a ideia de que a Administração pode, ao contratar, estabelecer formas de maximizar o retorno social dos recursos aplicados, desde que de maneira razoável e proporcional.

Quanto ao arranjo federativo, a PNMP e o SNMP foram desenhados em chave cooperativa. A lei define diretrizes nacionais e instrumentos comuns, mas atribui a cada ente a responsabilidade pela gestão e destinação das milhas sob sua titularidade, permitindo inclusive a celebração de convênios e acordos de cooperação entre entes e entidades públicas para melhor aproveitamento dos créditos.

Em termos de mérito administrativo, essa solução é adequada para lidar com uma realidade em que o custo de deslocamento aéreo, especialmente em regiões periféricas e de difícil acesso, é obstáculo concreto à participação de jovens em competições esportivas, estágios, intercâmbios, congressos e eventos científicos.

A destinação social prevista no projeto dialoga com políticas já existentes de fomento ao esporte, à educação superior e à pesquisa, ampliando o leque de instrumentos à disposição do poder público para



enfrentar desigualdades regionais e socioeconômicas na mobilidade acadêmica e esportiva, sem criar nova despesa obrigatória relevante.

A priorização de beneficiários vinculados ao ente que gerou as milhas preserva, ainda, algum grau de correspondência entre a origem do gasto e o território de fruição do benefício, ao mesmo tempo em que a cooperação intergovernamental evita o desperdício em situações em que determinada conta acumule créditos sem demanda local suficiente.

II.2. Pressupostos de constitucionalidade e juridicidade

A proposição mostra-se, também, compatível com a Constituição Federal.

No plano formal, não se visualiza vício evidente de iniciativa ou de espécie normativa: trata-se de matéria de política pública, gestão de bens públicos e disciplina de relações contratuais envolvendo o setor aéreo e o poder público, que pode ser validamente objeto de lei ordinária de iniciativa parlamentar.

No plano material, a política proposta busca precisamente concretizar os princípios da Administração Pública (moralidade, impessoalidade, eficiência, economicidade, publicidade e transparência), bem como o princípio republicano e a ideia de que recursos públicos e vantagens deles decorrentes devem retornar ao interesse coletivo.

A União, por seu turno, detém competência para legislar sobre transporte aéreo e normas gerais de licitações e contratos e, em conjunto com os demais entes, participa da formulação de políticas nacionais em educação, esporte e ciência e tecnologia.

Em relação à juridicidade da matéria, o projeto revela-se adequado. O meio escolhido é apropriado para atingir o objetivo pretendido. O respectivo conteúdo possui generalidade e se mostra harmônico com os princípios gerais do Direito.

No tocante à técnica legislativa, as proposições se amoldam aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração, alteração e consolidação das leis.



II.3. Conclusão do voto

Ante o exposto, no âmbito da Comissão de Administração e Serviço Público, somos pela **aprovação**, no mérito, do Projeto de Lei nº 6.483, de 2025.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 6.483, de 2025.

Sala das Sessões, em 25 de março de 2026

Deputado **FELIPE CARRERAS**
Relator

2026-3854

