|  |  |
| --- | --- |
| QUỐC HỘI KHÓA XV  **ỦY BAN KHOA HỌC, CÔNG NGHỆ**  **VÀ MÔI TRƯỜNG** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày 09 tháng 3 năm 2022* |

**BÁO CÁO TÓM TẮT**

**Thẩm tra Báo cáo của Chính phủ về tổng kết, đánh giá tổng thể   
tình hình thực hiện Nghị quyết 66/2013/QH13 đến năm 2020-2021 và   
kế hoạch triển khai Dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo**

Kính gửi: Ủy ban Thường vụ Quốc hội

Thực hiện nhiệm vụ được giao, ngày 03/3/2022 Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường (KH,CN&MT) đã tổ chức Phiên họp toàn thể thẩm tra Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23/11/2021 của Chính phủ đánh giá tổng thể tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020-2021 và kế hoạch triển khai Dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo. Phó Chủ tịch Quốc hội Nguyễn Đức Hải đã tham dự Phiên họp. Ủy ban KH,CN&MT đã có Báo cáo thẩm tra số 459/BC-UBKHCNMT15 ngày 09/3/2022 gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội và xin báo cáo tóm tắt như sau:

**I. MỘT SỐ VẤN ĐỀ CHUNG**

Dự án đường Hồ Chí Minh là Dự án quan trọng quốc gia (sau đây gọi là Dự án), được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư theo Nghị quyết số 38/2004/QH11[[1]](#footnote-1) năm 2004. Dự án có điểm đầu tại Pác Bó (Cao Bằng), điểm cuối tại Đất Mũi (Cà Mau), dài 3.183 km, tuyến chính dài 2.499 km, nhánh phía tây dài 684 km; đi qua 28 tỉnh, thành phố. Dự án dự định sẽ thông tuyến vào năm 2010. Tuy nhiên, để phù hợp với nguồn lực và thực tế triển khai, năm 2013, Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 66/2013/QH13 (sau đây gọi là Nghị quyết) để điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh[[2]](#footnote-2). Đây là các nghị quyết của Quốc hội về tuyến đường được mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh, tuyến đường có ý nghĩa hết sức quan trọng về chính trị, kinh tế - xã hội, góp phần làm nên thắng lợi của cuộc chiến tranh chống Mỹ cứu nước, gắn liền với lịch sử xây dựng, bảo vệ Tổ quốc.

Qua quá trình giám sát, Ủy ban KH,CN&MT nhận thấy Chính phủ đã tích cực chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương có liên quan nỗ lực tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết. Công trình đường Hồ Chí Minh đã từng bước phát huy hiệu quả, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng và an ninh, góp phần xóa đói, giảm nghèo. **Tuy nhiên, cho đến nay, theo Báo cáo của Chính phủ, Dự án vẫn chưa hoàn thành nối thông toàn tuyến theo yêu cầu của Nghị quyết.**

**II. MỘT SỐ NỘI DUNG CỤ THỂ**

1. **Về kết quả thực hiện Dự án**

*1.1 Về tiến độ triển khai thực hiện Dự án*

Đối với phân kỳ đầu tư đến năm 2020, Dự án chưa đạt yêu cầu nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) với quy mô 2 làn xe. Theo Báo cáo của Chính phủ, đến hết năm 2020 còn 07 đoạn với tổng chiều dài khoảng 279 km chưa triển khai, trong đó mới cân đối bố trí vốn cho 03 đoạn với tổng chiều dài 108 km, dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2021-2025.

Đối với phân kỳ đầu tư sau năm 2020, theo Báo cáo của Chính phủ đến năm 2021, Dự án đã được triển khai hoàn thành khoảng 2.362 km/2.744 km, đạt 86,1% và khoảng 258 km tuyến nhánh; đang thực hiện 211 km; chưa bố trí vốn để triển khai thực hiện 171 km. Dự án được triển khai rất chậm so với yêu cầu đặt ra. Trong 5 năm (2017-2021), chỉ triển khai được khoảng 8% tổng khối lượng[[3]](#footnote-3).

*Tính đến thời điểm hiện tại,* ***để nối thông toàn tuyến đường Hồ Chí Minh còn lại 171 km*** *của 03 đoạn: (1) Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn; (2) Đoan Hùng - Chợ Bến và (3) Rạch Sỏi - Bến Nhất - Gò Quao - Vĩnh Thuận, chưa bố trí vốn* ***(tổng mức đầu tư khoảng 10.770 tỷ đồng)*** *để triển khai thực hiện.*

Ủy ban KH,CN&MT nhận thấy, cho đến nay tiến độ triển khai Dự án đã **chậm gần 02 năm** so với yêu cầu hoàn thành các dự án thành phần và nối thông toàn tuyến với quy mô 02 làn xe theo quy định tại khoản 4 Điều 2 của Nghị quyết và chưa rõ thời gian kết thúc.

*1.2 Về nguồn vốn thực hiện Dự án*

Theo Báo cáo của Chính phủ, tổng nhu cầu vốn đầu tư để nối thông toàn tuyến (giai đoạn quy mô 2 làn xe) là **99.170 tỷ đồng**. Đến năm 2020, nhu cầu vốn để nối thông toàn tuyến là **88.400 tỷ đồng**, đã huy động được **62.316 tỷ đồng**. Đối với giai đoạn 2021-2025, đã bố trí **11.791 tỷ đồng** vốn ngân sách nhà nước (ngân sách trung ương, trái phiếu Chính phủ, ODA). Còn lại 03 đoạn với tổng chiều dài **171 km**, tổng mức đầu tư là **10.770 tỷ đồng** chưa được bố trí nguồn vốn.

Theo quy định tại khoản 5 Điều 2 của Nghị quyết, cơ cấu nguồn vốn và dự toán từng dự án thành phần do Chính phủ thẩm định, phê duyệt và báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội theo kế hoạch năm. Tuy nhiên,qua giám sát Ủy ban KH,CN&MT thấy rằng, nhiệm vụ này chưa được thực hiện đầy đủ và cụ thể. Ngoài ra, Báo cáo của Chính phủ chưa nêu bật được: (i) cơ sở xác định tổng nhu cầu vốn đầu tư để nối thông toàn tuyến, trong khi Nghị quyết của Quốc hội không quy định tổng mức đầu tư của toàn bộ Dự án; (ii) việc tuân thủ các nguyên tắc theo quy định của Luật Đầu tư công và các Nghị quyết của Quốc hội[[4]](#footnote-4).

**2. Về thực hiện các nhiệm vụ Quốc hội giao Chính phủ**

*2.1 Công tác nghiệm thu và thanh, quyết toán*

Ủy ban KH,CN&MTcơ bản nhất trí với nội dung này trong Báo cáo của Chính phủ[[5]](#footnote-5). Trình tự, thủ tục rút vốn, giải ngân, chế độ báo cáo quyết toán nguồn vốn đầu tư theo niên độ ngân sách nhà nước cơ bản tuân thủ quy định do Bộ Tài chính ban hành. Nhìn chung, công tác quản lý, sử dụng nguồn vốn đầu tư các dự án cơ bản đảm bảo hiệu quả. Các vướng mắc trong công tác thanh, quyết toán theo kết luận của Kiểm toán nhà nước đã được xử lý, giải quyết [[6]](#footnote-6).

Bên cạnh kết quả đạt được, Ủy ban KH,CN&MT thấy rằng vẫn còn một số tồn tại, cần rút kinh nghiệm như: (i) Công tác lập kế hoạch nhu cầu vốn và phân bổ kế hoạch vốn chưa phù hợp với tiến độ thực hiện dự án và nhu cầu vốn thực tế của Dự án[[7]](#footnote-7); (ii) Một số dự án BOT, BT chưa được quản lý phù hợp, không khả thi về phương án tài chính, khó khăn huy động vốn; (iii) Một số dự án phải dừng, giãn, điều chỉnh đã làm kéo dài thời gian hoàn thành.

*2.2 Hoàn thành các dự án thành phần qua Tây Nguyên và các dự án kết nối với khu vực trung tâm đồng bằng Mêkông*

Ủy ban KH,CN&MT thấy rằng, nhìn chung đây là nhiệm vụ mà Chính phủ đã tổ chức chỉ đạo hoàn thành vượt yêu cầu mà Nghị quyết đã đặt ra. Các dự án thành phần qua Tây Nguyên (Quốc lộ 14 cũ)đã hoàn thành vượt tiến độ hơn 1,5 năm so với yêu cầu. Công trình cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống với quy mô lớn, yêu cầu kỹ thuật cao, thực hiện bằng nguồn vốn vay ODA với thủ tục triển khai phức tạp hơn các dự án thông thường đã được hoàn thành kịp thời, đưa vào khai thác, sử dụng đã phát huy hiệu quả kết nối khu vực trung tâm vùng Đồng bằng sông Cửu Long với đường Hồ Chí Minh.

*2.3 Xây dựng cơ chế, chính sách và thực hiện các giải pháp cụ thể để đẩy nhanh tiến độ thực hiện, quản lý và khai thác hiệu quả công trình*

Ủy ban KH,CN&MT nhận thấy nội dung đánh giá về vấn đề này trong Báo cáo còn sơ lược, mang tính liệt kê nhưng chưa đầy đủ; chưa đề xuất được nội dung chính sách cụ thể cần áp dụng cho giai đoạn tiếp theo để nâng cao chất lượng, hiệu quả của công tác triển khai thực hiện Dự án, trong khi đó, đây là nội dung quan trọng, là cơ sở để triển khai thực hiện tốt, có hiệu quả Dự án trong thời gian tới (đặc biệt là về công nghệ)[[8]](#footnote-8).

**3. Hạn chế và nguyên nhân**

Ủy ban KH,CN&MT đề nghị cần phân tích rõ hơn một số nguyên nhân chủ quan sau: (1)Vai trò, ý nghĩa của Dự án quan trọng quốc gia mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh còn chưa được nhận thức thật sự sâu sắc, đầy đủ và toàn diện nên chưa có sự quan tâm đúng mức; (2)Công tác chỉ đạo, tổ chức thực hiện còn chưa hết trách nhiệm, thiếu tập trung, quyết liệt và kịp thời; (3)Chưa đề xuất được các giải pháp khả thi, hiệu quả để bố trí vốn ngân sách nhà nước, huy động nguồn vốn ngoài ngân sách nhằm thực hiện đúng theo các mục tiêu đề ra tại Nghị quyết.

**4. Mục tiêu, nhiệm vụ, giải pháp thực hiện Dự án trong giai đoạn sau năm 2020**

*4.1 Nhiệm vụ giai đoạn 2021-2025*

Ủy ban KH,CN&MT đề nghị Chính phủ xem xét, cân đối, bố trí nguồn vốn thích hợp và quyết tâm hoàn thành các dự án thành phần còn lại trong giai đoạn 2021-2025, cụ thể như sau:

*Dự án Chợ Chu - Ngã Ba Trung Sơn:* dài 28,5km (tổng mức đầu tư 1.774 tỷ đồng). Đây là địa bàn đặc biệt, hiện có gần 700 hộ gia đình với gần 3.500 người dân tộc Mông sinh sống, thường xuyên bị các thế lực thù địch lợi dụng sự cả tin, trình độ dân trí hạn chế cũng như giao thông đi lại khó khăn, là điểm nóng về an ninh trật tự của tỉnh Tuyên Quang. Hoàn thành tuyến đường này sẽ rút ngắn được khoảng cách đường bộ từ Chợ Mới - Chợ Chu (huyện Định Hóa, tỉnh Thái Nguyên), đến Ngã ba Trung Sơn (huyện Yên Sơn, tỉnh Tuyên Quang), góp phần xóa đói giảm nghèo, phát triển kinh tế-xã hội, bảo đảm an ninh và xây dựng nông thôn mới khu vực này.

*Dự án Rạch Sỏi - Bến Nhất - Gò Quao - Vĩnh Thuận:* dài 55km (tổng mức đầu tư 3.796 tỷ đồng), khi hoàn thành sẽ thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau và kết nối vùng Đồng bằng sông Cửu Long; góp phần giữ vững quốc phòng, an ninh khu vực biên giới Tây Nam của Tổ quốc.

*Dự án Cổ Tiết - Chợ Bến:* dài 87,5 km (tổng mức đầu tư 5.200 tỷ đồng) thuộc dự án Đoan Hùng - Chợ Bến, hiện nay đi trùng với quy hoạch cao tốc phía Tây. Theo Báo cáo của Chính phủ, Dự án này cần chuyển đổi phương thức đầu tư BOT (Phụ lục 3 của Nghị quyết) sang đầu tư công do không khả thi về tài chính. Ủy ban KH,CN&MT đề nghị Chính phủ cần chỉ đạo thực hiện đúng theo quy định của Luật Đầu tư công và báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định.

Về nguồn vốn, trong điều kiện ngân sách nhà nước khó khăn và phải dành nguồn lực cho các mục tiêu quan trọng khác, đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, có phương án cân đối nguồn dự phòng kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và phạm vi vốn đầu tư công trung hạn bằng nguồn ngân sách nhà nước đã được phân bổ cho Bộ Giao thông vận tải theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội để hoàn thành 03 dự án thành phần nói trên, thực hiện việc nối thông toàn tuyến[[9]](#footnote-9).

*4.2 Về việc nâng cấp một số đoạn theo phân kỳ đầu tư*

Ủy ban KH,CN&MT đề nghị Chính phủ làm rõ các dự án đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông, các dự án đi trùng cao tốc Bắc Nam phía Tây thuộc dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, phía Tây hay Dự án đường Hồ Chí Minh để thống nhất quản lý trong quá trình chuẩn bị, thực hiện đầu tư và khai thác. Bên cạnh đó, đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu việc đầu tư nâng cấp tuyến đường trong giai đoạn tiếp theo, bảo đảm tính khả thi, phù hợp với quy hoạch giao thông và tuân thủ theo quy định của pháp luật[[10]](#footnote-10).

*4.3 Các giải pháp, cơ chế chính sách thực hiện*

Ủy ban KH,CN&MT cho rằng, các giải pháp còn chung chung, mang tính định hướng, thiếu cụ thể. Do đó, đề nghị Chính phủ cần có giải pháp cụ thể, khả thi trong bố trí nguồn vốn đầu tư và công tác triển khai thực hiện, bảo đảm đúng quy định của Luật Đầu tư công và các Nghị quyết của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về các nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ vốn đầu tư công nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025; khắc phục những hạn chế, tồn tại trong thực hiện Dự án đường Hồ Chí Minh ở giai đoạn trước.

**5. Về các kiến nghị, đề xuất của Chính phủ**

Việc xem xét thông quaBáo cáo tổng kết và “*kế hoạch triển khai Dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo*” thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Do đó, đề nghị Chính phủ cần có Tờ trình và hồ sơ kèm theo để có cơ sở báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định[[11]](#footnote-11).

Về kiến nghị giao Chính phủ triển khai cụ thể các dự án trong giai đoạn sau năm 2020 tùy theo nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực. Ủy ban KH,CN&MT thấy rằng, dự kiến tổng nhu cầu vốn đầu tư trong giai đoạn này là rất lớn trong khi mục tiêu, nhiệm vụ, giải pháp giai đoạn này chưa được xác định rõ ràng cụ thể, cần được tiếp tục nghiên cứu, xem xét. Hơn nữa, kiến nghị này chưa phù hợp với khoản 5 Điều 3 Nghị quyết số 66/2013/QH13. Theo đó, Chính phủ có trách nhiệm *“dự toán tổng mức đầu tư và kế hoạch triển khai Dự án giai đoạn sau năm 2020 để báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định”.*

**III.** **ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ**

**1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội**

Ủy ban KH,CN&MT kiến nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 3 của Quốc hội (tháng 5/2022) Báo cáo của Chính phủ về tổng kết, đánh giá tổng thể tình hình thực hiện Nghị quyết đến năm 2022 và kế hoạch triển khai Dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo; yêu cầu Chính phủ chỉ đạo quyết liệt và triển khai đồng bộ các giải pháp hoàn thành Nghị quyết trong nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV (2021-2025).

**2. Đối với Chính phủ**

Xem xét, cân đối nguồn lực, bố trí nguồn vốn thích hợp và quyết tâm chỉ đạo hoàn thành các dự án thành phần còn lại trong giai đoạn 2021-2025, trong đó đề nghị Chính phủ bố trí đủ và kịp thời nguồn vốn để hoàn thành 03 dự án đoạn Chợ Chu - Ngã Ba Trung Sơn, Cổ Tiết - Chợ Bến và Rạch Sỏi - Bến Nhất - Gò Quao - Vĩnh Thuận.

Chỉ đạo rà soát, hoàn thiện và phê duyệt các quy hoạch có liên quan. Tiếp tục đầu tư nâng cấp đường Hồ Chí Minh theo quy mô tại Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021.

\*

\* \*

Trên đây là Báo cáo tóm tắt thẩm tra Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23/11/2021 của Chính phủ đánh giá tổng thể tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020-2021 và kế hoạch triển khai Dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo, Ủy ban KH,CN&MT xin trân trọng báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến./.

**ỦY BAN KHOA HỌC, CÔNG NGHỆ**

**VÀ MÔI TRƯỜNG**

1. Nghị quyết số 38/2004/QH11 ngày 03/12/2004 của Quốc hội về chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nghị quyết số 66/2013/QH13 đã có một số điều chỉnh chính so với Nghị quyết số 38/2004/QH11, gồm: (1) Thời hạn hoàn thành nối thông toàn tuyến được lùi từ năm 2010 sang năm 2020; (2) Tổng chiều dài toàn tuyến tăng từ 3.167 km lên 3.183 km (tăng 16 km, khoảng 0,5%), tuyến chính giảm từ 2.667 km xuống 2.499 km (giảm 168 km, khoảng 6,3%) và nhánh phía Tây tăng từ 500 km lên thành 684 km (tăng 184 km, khoảng 36,8%); (3) Quy mô toàn tuyến giảm từ 2-8 làn xe xuống còn 2-6 làn xe; (4) Thời hạn bắt đầu triển khai nâng cấp các tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc lùi từ năm 2010 sang năm 2020. Bên cạnh các điều chỉnh trên, Nghị quyết số 66/2013/QH13 cũng đặt ra thêm một số yêu cầu bổ sung đối với Dự án, trong đó có một số điểm quan trọng gồm: (1) Khẩn trương hoàn thành việc cắm mốc giới theo quy hoạch để bàn giao cho các địa phương quản lý trước năm 2015; (2) Thực hiện các giải pháp nhằm bền vững hoá công trình, bảo đảo yêu cầu thoát lũ; xây dựng hệ thống dịch vụ và triển khai các dự án phát triển kinh tế - xã hội dọc tuyến để phát huy hiệu quả tổng hợp của công trình; (3) Tổng kết, đánh giá việc thực hiện Dự án đường Hồ Chí Minh sau khi nối thông toàn tuyến; dự toán tổng mức đầu tư và kế hoạch triển khai Dự án giai đoạn sau 2020 để báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định. [↑](#footnote-ref-2)
3. Theo Báo cáo số 11784/BGTVT-KHĐT ngày 05/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải, tỷ lệ hoàn thành đến năm 2017 là 78%, đến năm 2018 là 79%, đến năm 2019 là 80,8%, đến năm 2020 là 80,8% . [↑](#footnote-ref-3)
4. Nghị quyết 973/2020/UBTVQH14 ngày 08/7/2020, Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội về thứ tự ưu tiên phân bổ nguồn vốn KHĐTCTH giai đoạn 2021-2025 trong đó cần ưu tiên cho các dự án chuyển tiếp sang giai đoạn 2021-2025; Báo cáo số 456/UBTCNS15 ngày 02/3/2022 của Ủy ban Tài chính, Ngân sách. [↑](#footnote-ref-4)
5. Theo Báo cáo của Chính phủ, đến hết năm 2015 đã cơ bản hoàn thành công tác quyết toán giai đoạn 1; đến hết năm 2020 đã trình phê duyệt quyết toán các dự án giai đoạn 2 và đã cơ bản được phê duyệt, chỉ còn lại một số dự án mới hoàn thành sẽ tiếp tục hoàn chỉnh thủ tục theo quy định. [↑](#footnote-ref-5)
6. Báo cáo số 1179/KTNN-CN IV ngày 11/11/2021 của Kiểm toán nhà nước. [↑](#footnote-ref-6)
7. Dự án đường Hồ Chí Minh: Đoạn Km1824 - Km1876 (Km765 - Km817 QL14) và cầu Serepok Km1792+850 - Km1793+600 (Km733+850 - Km734+600 QL14), tỉnh Đăk Lăk và tỉnh Đăk Nông; Dự án đường Hồ Chí Minh điều chỉnh đoạn Km1667+570 - Km1738+148 (Km607+600 - Km678+734 QL14), tỉnh Đăk Lăk; (QL 14) đoạn Đồng Xoài - Chơn Thành (Km970+600 - Km1001+200 QL14), tỉnh Bình Phước: dư vốn năm 2016 là 291.719 triệu đồng; Dự án đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đoạn Năm Căn – Đất Mũi thuộc tỉnh Cà Mau dư vốn năm 2016 là 380 tỷ đồng; các dự án Cầu Cao Lãnh, Vàm Cống, tuyến nối cầu Cao Lãnh – Vàm Cống: dư vốn trung hạn 67,4 tỷ đồng, dư vốn của các hiệp định vay và hiệp định viện trợ không hoàn lại 111,9 triệu USD. Dự án thiếu vốn so với kế hoạch làm ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện dự án (Dự án đoạn qua trung tâm TP Buôn Ma Thuột, Dự án Lộ Tẻ - Rạch Sỏi) (Báo cáo số 1179/KTNN-CNIV ngày 11/11/2021 của Kiểm toán nhà nước). [↑](#footnote-ref-7)
8. Báo cáo số 436/BC-UBPL15 ngày 30/12/2021 của Ủy ban Pháp luật. [↑](#footnote-ref-8)
9. Báo cáo số 436/BC-UBPL15 ngày 30/12/2021 của Ủy ban Pháp luật. [↑](#footnote-ref-9)
10. Báo cáo số 456/UBTCNS15 ngày 02/3/2022 của Ủy ban Tài chính, Ngân sách. [↑](#footnote-ref-10)
11. [↑](#footnote-ref-11)