FASE DE OPOSICIÓN. Primer ejercicio **20 de enero de 2021**

EXAMEN TIPO A

I. Materias comunes: Organización y funcionamiento de la Administración

1. En su artículo 9 la Constitución Española de 1978 garantiza (señale la respuesta incorrecta):

A. La jerarquía normativa.

B. La publicidad de las normas.

C. La retroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de los derechos individuales.

D. La interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos.

2. Según el artículo 169 de la Constitución Española de 1978 (señale la respuesta incorrecta):

A. El estado de alarma será declarado por el Gobierno mediante decreto acordado en Consejo de Ministros por un plazo máximo de quince días, dando cuenta al Congreso de los Diputados, reunido inmediatamente al efecto y sin cuya autorización no podrá ser prorrogado dicho plazo. El decreto determinará el ámbito territorial a que se extienden los efectos de la declaración.

B. El estado de excepción será declarado por el Gobierno mediante decreto acordado en Consejo de Ministros, previa autorización del Congreso de los Diputados. La autorización y proclamación del estado de excepción deberá determinar expresamente los efectos del mismo, el ámbito territorial a que se extiende y su duración, que no podrá exceder de treinta días, prorrogables por otro plazo igual, con los mismos requisitos.

C. El estado de sitio será declarado por la mayoría absoluta del Congreso de los Diputados, a propuesta exclusiva del Gobierno. El Congreso determinará su ámbito territorial, duración y condiciones.

D. Podrá procederse a la disolución del Congreso mientras estén declarados algunos de los estados comprendidos en el presente artículo, quedando automáticamente convocadas las Cámaras si no estuvieren en período de sesiones.

3. De acuerdo con el artículo 85 de la Constitución Española de 1978, las disposiciones del Gobierno que contengan legislación delegada recibirán el título de:

A. Decreto-ley.

B. Decreto legislativo.

C. Proposición de ley.

D. Reglamento.

4. De acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de (señale la respuesta incorrecta):

A. Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.

B. La necesidad y oportunidad de su aprobación.

C. El impacto de la norma.

D. Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

5. Según la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, ¿quienes ostentan la representación ordinaria del Ministerio, dirigen los servicios comunes y ejercen las competencias correspondientes a dichos servicios comunes entre otras competencias?

A. Los Ministros.

B. Los Secretarios de Estado.

C. Los Secretarios Generales.

D. Los Subsecretarios.

6. Según el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dependen:

A. La Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transportes y Movilidad y la Subsecretaría.

B. La Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transportes y Movilidad y el Gabinete del Ministro.

C. La Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General Técnica, la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda y la Subsecretaría.

D. La Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transportes y Movilidad y la Secretaría General de Agenda Urbana.

7. De acuerdo con el artículo 149 de la Constitución Española de 1978, el Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

A. Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.

B. Fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica.

C. Los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

D. La agricultura y ganadería, de acuerdo con la ordenación general de la economía.

8. De acuerdo con el artículo 141 de la Constitución Española de 1978 respecto a la Administración Local (señale la respuesta incorrecta):

A. La provincia es una entidad local sin personalidad jurídica propia, determinada por la agrupación de municipios y división territorial para el cumplimiento de las actividades del Estado. Cualquier alteración de los límites provinciales habrá de ser aprobada por las Cortes Generales mediante ley orgánica.

B. El Gobierno y la administración autónoma de las provincias estarán encomendados a Diputaciones u otras Corporaciones de carácter representativo.

C. Se podrán crear agrupaciones de municipios diferentes de la provincia.

D. En los archipiélagos, las islas tendrán además su administración propia en forma de Cabildos o Consejos.

9. De acuerdo con lo establecido en el artículo 17 del Tratado de la Unión Europea, ¿qué institución velará por que se apliquen los Tratados y las medidas adoptadas por las instituciones en virtud de éstos?

A. El Consejo.

B. El Consejo Europeo.

C. El Parlamento Europeo.

D. La Comisión.

10. Según el artículo 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la Unión dispondrá de competencia exclusiva en los ámbitos siguientes (señale la respuesta incorrecta):

A. El establecimiento de las normas sobre competencia necesarias para el funcionamiento del mercado interior.

B. La política monetaria de los Estados miembros.

C. La conservación de los recursos biológicos marinos dentro de la política pesquera común.

D. La política comercial común.

11. De acuerdo con el artículo 3 de la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, las Administraciones Públicas deberán respetar en su actuación y relaciones los siguientes principios (señale la respuesta incorrecta):

A. Servicio efectivo a los ciudadanos.

B. Participación, objetividad y transparencia de la actuación administrativa.

C. Buena fe, confianza legítima y lealtad institucional.

D. Eficacia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

12. De acuerdo con el artículo 32 de la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, ¿quién fijará el importe de las indemnizaciones que proceda abonar cuando el Tribunal Constitucional haya declarado, a instancia de parte interesada, la existencia de un funcionamiento anormal en la tramitación de los recursos de amparo o de las cuestiones de inconstitucionalidad?

A. El Ministerio de Justicia.

B. El Consejo de Ministros.

C. El Ministerio de Administraciones Públicas.

D. El Ministerio de Hacienda.

13. Según lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en relación a la Nulidad y Anulabilidad de los actos de las administraciones públicas:

A. Son anulables los actos de la Administración que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, excepto la desviación de poder.

B. La nulidad o anulabilidad de un acto implicará la de los sucesivos en el procedimiento que sean independientes del primero.

C. La Administración podrá convalidar los actos nulos, subsanando los vicios de que adolezcan.

D. Los actos nulos o anulables que, sin embargo, contengan los elementos constitutivos de otro distinto producirán los efectos de éste.

14. En el caso de las solicitudes de acceso a la información, las resoluciones deberán ser motivadas cuando:

A. Concedan el acceso parcial o a través de una modalidad distinta a la solicitada.

B. La solicitud no identifique de forma suficiente la información.

C. La información no obre en poder del sujeto al que se dirige.

D. Siempre serán motivadas.

15. El Consejo de Transparencia y Buen Gobierno tiene entre otras finalidades:

A. Resolver las solicitudes de acceso a la información.

B. Estudiar las resoluciones desestimatorias y notificarlas a los interesados.

C. Informar sobre la posibilidad de acceso a la información solicitada.

D. Velar por el cumplimiento de las obligaciones de publicidad.

16. Pueden interponer recurso contencioso-administrativo contra la actividad de una Administración Pública:

A. Los órganos de dicha Administración Pública y los miembros de sus órganos colegiados, en cualquier caso.

B. Las personas físicas o jurídicas que ostenten un derecho o interés legítimo.

C. Los particulares cuando obren por delegación.

D. Las Entidades de Derecho público que sean dependientes o estén vinculadas al Estado, las Comunidades Autónomas o las Entidades locales, respecto de la actividad de la Administración de la que dependan que no dispongan de un estatuto específico de autonomía respecto de dicha Administración.

17. El recurso contencioso administrativo no es admisible respecto de:

A. Los actos expresos o presuntos de la administración que pongan fin a la vía administrativa.

B. La inactividad de la Administración y sus actuaciones materiales que constituyan vía de hecho en los términos establecidos en la Ley 29/1998 de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

C. Los actos que sean reproducción de otros anteriores definitivos y firmes y los confirmatorios de actos consentidos por no haber sido recurridos en tiempo y forma.

D. Los actos de la administración que sean de trámite cuando produzcan la imposibilidad de continuar el procedimiento.

18. En el procedimiento expropiatorio, una vez firme el acuerdo por el que se declara la necesidad de ocupación de bienes o adquisición de derechos expropiables, se procederá a:

A. Determinar el justo precio.

B. La publicación de dicho acuerdo.

C. La notificación de dicho acuerdo a todos los interesados en el expediente expropiatorio.

D. Abrir el plazo de alegaciones.

19. En el procedimiento expropiatorio, y en relación con la previa declaración de utilidad pública o interés social:

A. La utilidad pública debe aprobarse mediante ley en relación con la expropiación de inmuebles, en todos los planes de obras y servicios del Estado, provincia y municipio.

B. La utilidad pública se entiende implícita, en relación con la expropiación de inmuebles, en todos los planes de obras y servicios del Estado, provincia y municipio.

C. Cuando se trate de bienes muebles, la declaración de utilidad pública se realizará por acuerdo del Consejo de Ministros en todo caso.

D. El acuerdo de utilidad pública deberá realizarse mediante orden ministerial del departamento correspondiente.

20. En los casos en que el órgano de contratación haya acordado la exigencia de garantía provisional, en los pliegos de cláusulas administrativas particulares se determinará el importe de la misma, y esta:

A. Será del 2 por 100 del presupuesto base de licitación del contrato, incluido el impuesto sobre el valor añadido.

B. No podrá ser superior a un 3 por 100 del presupuesto base de licitación del contrato, excluido el impuesto sobre el valor añadido.

C. No podrá ser superior a un 3 por 100 del presupuesto base de licitación del contrato, incluido el impuesto sobre el valor añadido.

D. El órgano de contratación no puede acordar la exigencia de garantía provisional en ningún caso.

21. Los pliegos de cláusulas administrativas particulares:

A. Deben aprobarse previamente a la autorización del gasto o conjuntamente con ella, y siempre antes de la licitación del contrato.

B. Deben aprobarse en el momento de la adjudicación del contrato.

C. No pueden ser modificados con posterioridad a su aprobación.

D. Podrán modificarse con posterioridad a su adjudicación sin que conlleve la retroacción de actuaciones sólo cuando varíen las condiciones sustanciales del contrato.

22. Los funcionarios públicos tienen derecho a un permiso de:

A. Tres días hábiles por fallecimiento, accidente o enfermedad grave de un familiar dentro del segundo grado de consanguinidad o afinidad cuando se produzca en la misma localidad y de cinco días hábiles cuando sea en distinta localidad.

B. Por matrimonio, diez días hábiles.

C. Dos días hábiles por fallecimiento, accidente o enfermedad grave de un familiar dentro del segundo grado de consanguinidad o afinidad cuando se produzca en la misma localidad y de cuatro días hábiles cuando sea en distinta localidad.

D. Por traslado de domicilio un día si es en la misma localidad y dos en caso de localidad distinta siempre que sea dentro de la misma provincia.

23. En las ofertas de empleo público se reservará, para ser cubiertas entre personas con discapacidad cuyo grado de minusvalía sea igual o superior al 33 %, un cupo de plazas no inferior al:

A. Tres por ciento de las plazas para personas que acrediten cualquier tipo de discapacidad.

B. Cinco por ciento, de las que el dos por ciento se ofertarán a personas con discapacidad intelectual.

C. Siete por ciento, de manera que, al menos, el dos por ciento de las plazas ofertadas lo sea para ser cubiertas por personas que acrediten discapacidad intelectual y el resto de las plazas ofertadas lo sea para personas que acrediten cualquier otro tipo de discapacidad.

D. Dos por ciento para ser cubiertas por personas que acrediten discapacidad intelectual y dos por ciento para personas que acrediten cualquier otro tipo de discapacidad.

24. ¿Cuál de las siguientes no es una modalidad de excedencia de los funcionarios de carrera?

A. Excedencia voluntaria por interés particular.

B. Excedencia voluntaria por agrupación familiar.

C. Excedencia por cuidado de familiares.

D. Excedencia voluntaria por desempeño de cargo público de carácter electivo.

25. La situación en que una disposición, criterio o práctica aparentemente neutros pone a personas de un sexo en desventaja particular con respecto a personas del otro, salvo que dicha disposición, criterio o práctica puedan justificarse objetivamente en atención a una finalidad legítima y que los medios para alcanzar dicha finalidad sean necesarios y adecuados, se considera:

A. Discriminación directa.

B. Acoso por razón de sexo.

C. Acoso laboral.

D. Discriminación indirecta.

II. Conocimientos Técnicos. IIa) Módulo técnico general

26. Según la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ¿cada cuánto tiempo se revisa y publica el Catálogo de Infraestructuras Ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General?

A. Cada vez que se realiza la puesta en servicio de nuevas infraestructuras que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

B. Cada año.

C. Cada tres años.

D. Cada diez años.

27. Según la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio, es una función que corresponde a:

A. La autoridad nacional de la seguridad.

B. La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria.

C. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

D. Las empresas ferroviarias.

28. Según el Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (EUAR), es función de dicha Agencia:

A. Emitir recomendaciones a los Estados miembro sobre los indicadores comunes de seguridad, los métodos comunes de seguridad y los objetivos comunes de seguridad.

B. Emitir recomendaciones a los Estados miembro en materia de formación y certificación del personal a bordo con funciones esenciales para la seguridad.

C. Emitir recomendaciones a los Estados miembro sobre los organismos de evaluación de la conformidad notificados establecidos en los territorios de dichos Estados, si en las auditorías realizadas se detectaran eventuales deficiencias.

D. Emitir recomendaciones a los Estados miembro sobre las ETI y su revisión.

29. Según la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, para obtener una licencia de empresa ferroviaria se debe cumplir, entre otros, el siguiente requisito:

A. Contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras durante un periodo de dieciocho meses a contar desde la solicitud de la licencia.

B. Las entidades que pretendan prestar servicios de transporte ferroviario no tendrán que tener por objeto principal la realización de dicha actividad.

C. Garantizar la competencia profesional de su personal directivo.

D. Revestir la forma de sociedad limitada, de acuerdo con la legislación española.

30. Las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril son ejercidas por:

A. El administrador de infraestructuras ferroviarias.

B. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

C. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

D. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

31. Según el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, dicha Comisión tiene obligación de investigar:

A. Todos los accidentes ferroviarios graves producidos en la Red Ferroviaria de Interés General.

B. Solo los accidentes con presencia de mercancías peligrosas producidos en la Red Ferroviaria de Interés General.

C. Todos los accidentes producidos en la Red Ferroviaria de Interés General.

D. Todos los accidentes producidos en la Red Ferroviaria de Interés General, excepto en los puertos de interés general.

32. Según la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea:

A. El subsistema mantenimiento comprende los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión y garantizar las prestaciones necesarias.

B. El subsistema control-mando y señalización en tierra comprende todos los equipos a bordo necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

C. El subsistema aplicaciones telemáticas comprende exclusivamente las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte.

D. El subsistema energía comprende el sistema de electrificación, incluyendo las líneas aéreas, pero no el equipo en tierra del sistema de medición y de tarificación del consumo de electricidad.

33. Cuando el ámbito de operación solicitado para un certificado de seguridad único se limite a un Estado miembro, podrá expedir dicho certificado:

A. La autoridad nacional de seguridad de ese Estado miembro, bajo su responsabilidad, aunque no lo pida expresamente así el solicitante.

B. Siempre será expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

C. La autoridad nacional de seguridad de ese Estado miembro, bajo su responsabilidad y cuando así lo pida el solicitante.

D. La autoridad nacional de seguridad de cualquier Estado miembro.

34. Según el Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad, los objetivos de seguridad:

A. Estarán vinculados a los riesgos más importantes con repercusiones en los resultados de seguridad de la organización; serán coherentes con la política de seguridad y los objetivos estratégicos de la organización; tendrán en cuenta los requisitos legales y demás requisitos vigentes; se comprobarán con relación a sus resultados y se revisarán convenientemente; serán medibles aunque no es necesario que sean comunicados.

B. Estarán vinculados a los riesgos más importantes con repercusiones en los resultados de seguridad de la organización; serán coherentes con la política de seguridad y los objetivos estratégicos de la organización (cuando proceda); tendrán en cuenta los requisitos legales y demás requisitos vigentes; se comprobarán con relación a sus resultados y se revisarán convenientemente; serán medibles y serán comunicados.

C. Serán coherentes con la política de seguridad y los objetivos estratégicos de la organización; estarán vinculados a los riesgos más importantes con repercusiones en los resultados de seguridad de la organización; tendrán en cuenta los requisitos legales y demás requisitos vigentes, serán medibles cuantitativamente pero no cualitativamente y serán comunicados.

D. Serán coherentes con los planes de contingencias y los objetivos estratégicos de la organización; tendrán en cuenta los requisitos legales y demás requisitos vigentes; se comprobarán con relación a sus resultados y se revisarán convenientemente; serán medibles; y serán comunicados.

35. Uno de los objetos del Reglamento (UE) nº1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento, es:

A. Asignar la responsabilidad de llevar a cabo el proceso de vigilancia a la autoridad nacional de seguridad.

B. Definir las interfaces donde los diferentes agentes del sector ferroviario colaborarán para gestionar los riesgos.

C. La comprobación de la aplicación correcta del sistema de gestión en su conjunto y de la consecución de los resultados previstos en el contexto de dicho sistema.

D. Definir las directrices para la elaboración del informe anual de seguridad.

36. Los organismos evaluadores de la conformidad notificados (señale la respuesta incorrecta):

A. Son organismos encargados de llevar a cabo el procedimiento de verificación «CE» evaluando el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

B. Actualmente son tres los organismos notificados por España, y el ámbito de notificación de todos ellos incluye todos los subsistemas.

C. Son organismos encargados de llevar a cabo el procedimiento de verificación «CE» de un subsistema, comenzando en la fase de diseño del proyecto y abarcando todo el período de construcción hasta la fase de autorización, antes de la puesta en servicio o puesta en el mercado del subsistema.

D. Deberán cumplir una serie de requisitos, siendo imprescindible que el solicitante aporte una acreditación respecto de la norma ISO 17065 emitida por un organismo nacional de acreditación (en España ENAC), que incluya en su ámbito de aplicación las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad del subsistema correspondiente.

37. Indique cuál de las siguientes metodologías de análisis es un método esquemático sencillo para describir y analizar los caminos de un riesgo desde las causas hasta las consecuencias:

A. Árbol de decisiones.

B. Bow-tie.

C. Causa-efecto.

D. Árbol de fallos.

38. En relación con el libro de normas del maquinista, según lo dispuesto por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea (señale la respuesta incorrecta):

A. La Autoridad Nacional en materia de seguridad se encargará del Libro de normas del maquinista y lo compilará de manera exhaustiva y precisa, de forma que permita al maquinista la aplicación de todas las normas de explotación.

B. Debe especificar los requisitos para todas las líneas en las que se trabaje y el material rodante empleado en ellas, según las situaciones de explotación normal, degradada y de emergencia que pueda tener que afrontar el maquinista.

C. Incluirá los procedimientos que cubran, entre otros, aspectos relacionados con la seguridad física y material del personal.

D. El libro tendrá dos apéndices. El apéndice 1 contendrá el manual de procedimientos de comunicación y el apéndice 2 el libro de telefonemas.

39. En relación con el libro de itinerarios, según lo dispuesto por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea (señale la respuesta incorrecta):

A. El administrador de infraestructura deberá informar a los maquinistas de cualquier cambio en la línea o el equipo en tierra próximo a la vía que no se haya notificado como modificación de la información del libro de itinerarios.

B. La responsabilidad de la compilación completa y correcta del libro de itinerarios es del administrador de infraestructura.

C. Se facilitará a los maquinistas una descripción de las líneas por las que circulen y del equipo de tierra de las líneas que sea pertinente para la conducción. Dicha información figurará en un único documento denominado libro de itinerarios.

D. La información mínima que debe facilitarse a través del libro de itinerarios es la siguiente: características generales de la explotación, indicación de gradientes y esquema detallado de la línea.

40. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, la circulación por la red de ancho métrico de la RFIG bajo el amparo del sistema ASFA analógico:

A. Es incompatible desde el 30 de junio de 2018.

B. Es incompatible desde el 30 de abril de 2019.

C. Es incompatible desde el 1 de enero de 2020.

D. Será incompatible a partir del 1 de julio de 2021.

41. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, se denomina mando múltiple:

A. Al dispositivo que permite el control de varias locomotoras o automotores desde una sola cabina de conducción.

B. A la locomotora que puede gobernarse a distancia, por radiocontrol, desde un lugar distinto de la cabina de conducción.

C. A la tracción de un tren por varias locomotoras o automotores gobernados independientemente.

D. Al tren cuya tracción y gobierno están en un lugar distinto del primer vehículo en sentido de la marcha.

42. Según lo dispuesto en el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, el ámbito de aplicación en España del reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas (RID):

A. Únicamente se aplica a los transportes internacionales de mercancías peligrosas por ferrocarril.

B. Incluye el ámbito exclusivamente nacional además del internacional.

C. Además del ámbito de los transportes internacionales por ferrocarril, se incluye también el ámbito exclusivo nacional, excepto en el caso de mercancías peligrosas clase 7 (materias radioactivas).

D. Además del ámbito de los transportes internacionales por ferrocarril, se incluye también el ámbito exclusivo nacional, excepto en el caso de mercancías peligrosas clase 8 (materias corrosivas).

43. La Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal, contempla los siguientes grupos de actividad con funciones relacionadas con la seguridad en la circulación:

A. Personal de operaciones de tren, de circulación y de conducción.

B. Personal de conducción y de circulación.

C. Personal de circulación, de infraestructura, de operaciones de tren, de conducción y personal responsable de control de mantenimiento de material rodante.

D. Personal de infraestructura, de circulación y de conducción.

44. Según lo dispuesto en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal, una función de los centros de formación homologados es:

A. La aprobación de los programas formativos para la impartición de los cursos para la obtención de la licencia de conducción.

B. La aprobación de la convalidación de la carga práctica para la obtención de licencias, certificados y habilitaciones.

C. La acreditación de los examinadores reconocidos que realicen sus funciones en su respectivo centro de formación.

D. La realización de cursos específicos de actualización y reciclaje de conocimientos.

45. El Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad:

A. Establece como requisito no obligatorio de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias la integración de los factores humanos y organizativos.

B. Establece como requisito de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias la integración de los factores humanos y organizativos, siempre que la organización supere un determinado número de personas que trabajan dentro de la organización.

C. Establece como requisito de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias la integración de los factores humanos y organizativos.

D. No define ningún requisito para los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias enfocado a la integración de los factores humanos y organizativos.

46. Según lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea, en el caso de líneas nuevas y velocidades superiores a 300 km/h, la distancia horizontal mínima nominal entre ejes de vías será:

A. 3,80 m.

B. 4,00 m.

C. 4,20 m.

D. 4,50 m.

47. ¿Cómo se denomina al sistema con el que se consigue la transformación de una vía existente de un solo ancho en una vía de doble ancho, sin tener que recurrir a los procesos de renovación que es necesario realizar en las transformaciones de vías?

A. Pandrol

B. Edilon

C. Sinav

D. Plastirail

48. Señale la respuesta correcta en relación con la comprobación de la compatibilidad de un vehículo ferroviario con la ruta, según la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea:

A. La comprobación de la compatibilidad con la ruta se puede delegar en el administrador de la infraestructura estando éste obligado a realizarla en los casos en los que el Registro de Infraestructura no esté operativo.

B. La comprobación de la compatibilidad de un vehículo con la ruta no forma parte del proceso de obtención de la autorización de puesta en el mercado de los vehículos.

C. La comprobación de la compatibilidad de un vehículo con la ruta forma parte del proceso de obtención de la autorización de puesta en el mercado del vehículo.

D. El administrador de la infraestructura debe suministrar los datos necesarios a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para reflejar en la autorización de puesta en el mercado las líneas con las que el vehículo es compatible.

49. Según lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante locomotoras y material rodante de viajeros del sistema ferroviario en la Unión Europea, cuál de los siguientes parámetros constituye una interfaz con el subsistema de infraestructura:

A. Aparato registrador.

B. Conicidad equivalente.

C. Material del frotador.

D. Prestaciones del frenado de emergencia.

50. Según la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos», el gálibo límite de implantación de obstáculos es el:

A. Espacio en torno a la vía, que no debe ser invadido por ningún objeto u obstáculo, ni por vehículos que circulen sobre vías adyacentes, al objeto de preservar la seguridad en la explotación.

B. Espacio que no debe invadir ningún obstáculo en circunstancia alguna, a fin de permitir la circulación normal de los vehículos, más una reserva para considerar las variaciones tolerables de la posición de la vía que se producen entre dos operaciones normales de mantenimiento. Este gálibo se utiliza, por ejemplo, para comprobar si es posible el paso de transportes excepcionales por un determinado punto. Se define para un punto o tramo de línea.

C. Espacio que no debe invadir ningún obstáculo en circunstancia alguna, a fin de permitir la circulación normal de los vehículos, más una reserva para considerar las variaciones tolerables de la posición de la vía que se producen entre dos operaciones normales de mantenimiento y unos márgenes complementarios para la circulación de transportes excepcionales, incrementos de velocidad, etc. Se define para un punto o tramo de línea.

D. Gálibo nominal obtenido para una envolvente de parámetros (radios, peraltes, etc.) suficientemente desfavorables, que no se superan en la mayor parte de la línea. De esta forma se puede utilizar un único gálibo para toda ella, comprobando que no se superan los parámetros de partida. Se define para una línea.

51. Según el Reglamento (UE) nº 1301/2014, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión, uno de los casos específicos de la red en España es:

A. En el caso de acondicionamiento o renovación de las líneas de alta velocidad existentes, se mantendrá el diseño especial de las secciones de separación de fases.

B. Está permitido continuar acondicionando, renovando y ampliando las redes equipadas con el sistema de electrificación que funcione con corriente continua a 600/750 V y utilizando carriles conductores en una configuración de tres y/o cuatro carriles de conformidad con las normas técnicas nacionales notificadas con este fin.

C. Para subsistemas de energía nuevos, acondicionados o renovados de la infraestructura existente está permitido calcular el ajuste a la desviación lateral máxima, las alturas de verificación y el gálibo del pantógrafo de conformidad con las normas técnicas nacionales notificadas para este fin.

D. Para subsistemas de energía nuevos, acondicionados o renovados, o en la construcción de los nuevos subsistemas de energía en la infraestructura existente, en lugar de la referencia a las normas EN 50122-1:2011 +A1:2011 apartado 5.2.1, está permitido diseñar las disposiciones de protección contra choques eléctricos de conformidad con las normas técnicas nacionales notificadas para este fin.

52. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, la conmutación de un sistema de detección por circuito de vía a un sistema por contadores de ejes en un determinado trayecto:

A. Podrá realizarse indistintamente por cualquiera de los responsables de circulación de las estaciones colaterales del trayecto, siempre que exista comunicación entre los mismos.

B. La conmutación deberá realizarse en todas las vías que forman parte del trayecto.

C. Nunca podrá realizarse, pero sí podría hacerse de forma inversa.

D. Se podrá realizar siempre que exista comunicación entre los enclavamientos colaterales que comparten el trayecto.

53. Según el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea, las transiciones entre el sistema ETCS y el sistema clase B:

A. Han de gestionarse mediante la interfaz normalizada prevista en la especificación técnica de interoperabilidad.

B. Pueden gestionarse mediante una interfaz no normalizada, siempre que no se impongan requisitos adicionales al subsistema control-mando y señalización a bordo.

C. Pueden gestionarse mediante una interfaz no normalizada, siempre que no se impongan requisitos adicionales al subsistema control-mando y señalización en tierra.

D. No forman parte de la especificación técnica de interoperabilidad.

54. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, la baliza previa del sistema ASFA Digital está conectada con:

A. Todas las señales avanzadas, de entrada, de salida, e intermedias.

B. Las señales avanzadas, con las de entrada, con algunas de salida, y con las intermedias.

C. Las señales de paso a nivel.

D. Las de anuncio de limitación temporal de velocidad máxima en los casos que tenga consideración de cambio significativo de velocidad.

55. En relación con el despliegue del sistema ERTMS en España, los siguientes ejes ferroviarios de alta velocidad disponen de sistema ERTMS actualmente instalado (señale la respuesta incorrecta):

A. Lérida - Barcelona.

B. Madrid - Sevilla.

C. Barcelona Sants - Frontera Francesa.

D. Albacete - Alicante.

56. Según lo dispuesto en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, la Euroradio:

A. Es un sistema informático que elabora los mensajes a enviar, vía radio, al equipo ETCS embarcado en función de las condiciones de la señalización y de la información intercambiada con dicho subsistema embarcado.

B. Es un dispositivo de transmisión puntual de información que envía telegramas al sistema ETCS embarcado.

C. Es un sistema de comunicaciones vía radio que se utiliza para el intercambio de mensajes en ambos sentidos entre los subsistemas ETCS embarcados y los RBC.

D. Es un puesto que gestiona las aplicaciones de control de ETCS de forma centralizada.

57. Según el Reglamento de ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario, si se produce un retraso en la puesta en servicio del ERTMS en un tramo determinado de un corredor de la red básica por circunstancias excepcionales, la Comisión podrá aceptar que se prorrogue la fecha pertinente por un máximo de:

A. Un año.

B. Dos años.

C. Tres años.

D. Cinco años.

58. El sistema a bordo de registro de datos de conducción:

A. No puede sobrescribir datos hasta que no hayan transcurrido al menos 8 días desde que se registraron por primera vez.

B. No puede sobrescribir datos hasta que no hayan transcurrido al menos 10 días desde que se registraron por primera vez.

C. No puede sobrescribir datos hasta que no hayan transcurrido al menos 15 días desde que se registraron por primera vez.

D. No puede sobrescribir datos hasta que no hayan transcurrido al menos 30 días desde que se registraron por primera vez.

59. Según la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se considera infracción grave:

A. El incumplimiento por parte de las entidades ferroviarias de la obligación de tener en su plantilla un responsable de seguridad en la circulación.

B. La negativa a facilitar a los órganos responsables de la seguridad ferroviaria la información que éstos legalmente requieran.

C. La omisión o realización deficiente de revisiones, reparaciones e intervenciones de mantenimiento de material rodante e instalaciones ferroviarias, cuando afecten gravemente a la seguridad, así como el incurrir en falsedad en la documentación o certificación de dichas intervenciones.

D. El acceso no autorizado a las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras u otros lugares en los que se encuentre el material de tracción, o a instalaciones reservadas para el uso exclusivo de personas autorizadas.

60. Según la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la carencia del certificado de aprobación del vagón en los casos que sea necesario, expedido por el organismo competente, se considera una infracción:

A. Muy grave.

B. Grave.

C. Leve.

D. No se considera una infracción.

II. Conocimientos Técnicos. IIb) Área temática «material rodante»

61. En relación con el control del cumplimiento de las normas relativas a los tiempos de trabajo, conducción y descanso aplicables a los maquinistas, la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria, establece que:

A. Los Estados miembros designarán las autoridades competentes encargadas de dicho cometido.

B. Serán las autoridades nacionales de seguridad las encargadas de dicho cometido.

C. Serán los administradores de la infraestructura los encargados de dicho cometido.

D. Serán las autoridades en materia laboral las encargadas de dicho cometido.

62. Según el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, el uso sistemático de toda la información disponible para determinar los peligros y para estimar el riesgo se define como:

A. Valoración del riesgo.

B. Gestión del riesgo.

C. Análisis del riesgo.

D. Evaluación del riesgo.

63. De la denominación de una locomotora como C´C´ se deduce que:

A. Cuenta con dos bogies de tres ejes cada uno y cada eje accionado por un motor.

B. Cuenta con dos bogies de dos ejes cada uno y cada eje accionado por un motor.

C. Cuenta con dos bogies de tres ejes cada uno y cada bogie accionado por un motor.

D. Cuenta con tres bogies de dos ejes cada uno y cada eje accionado por un motor.

64. La caja de grasa, como elemento de la rodadura, consta fundamentalmente de:

A. Un cuerpo que sirve de apoyo a los elementos de la suspensión primaria y un rodamiento alojado en su interior.

B. Un cuerpo que sirve de apoyo a los elementos de la suspensión primaria y una mangueta alojada en su interior.

C. Un cuerpo que sirve de apoyo a los elementos de la suspensión primaria y una carcasa alojada en su interior.

D. Un cuerpo que sirve de apoyo a los elementos de la suspensión primaria y un cubo alojado en su interior.

65. En las suspensiones de los bogies de los vehículos ferroviarios, cuando se montan muelles helicoidales por pares concéntricos, éstos se denominan:

A. Muelle de tracción y muelle de compresión.

B. Muelle primario y muelle secundario.

C. Muelle portador y muelle resistente.

D. Muelle de tara y muelle de carga.

66. El Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, establece los siguientes tipos de acoplamiento para la conexión física entre vehículos:

A. Enganche scharfenberg, alliance y de husillo.

B. Enganche automático, semiautomático y manual.

C. Enganche interno, final y de rescate.

D. Enganche permanente, semipermanente y manual.

67. En los estudios de aerodinámica del tren, se define el término coeficiente de túnel (T_f) como:

A. Relación entre la resistencia aerodinámica de rozamiento en el túnel y la resistencia aerodinámica de rozamiento al aire libre.

B. Relación entre la resistencia aerodinámica de rozamiento al aire libre y la resistencia aerodinámica de rozamiento en el túnel.

C. Relación entre la superficie de la sección transversal libre del túnel y la sección transversal máxima del tren.

D. Relación entre la sección transversal máxima del tren y de la sección transversal libre del túnel.

68. Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, en el diseño del sistema de tracción se supondrá una adherencia rueda-carril calculada:

A. Mayor en el momento del arranque y a muy baja velocidad que a 200 Km/h.

B. Menor en el momento del arranque y a muy baja velocidad que a 200 Km/h.

C. Igual independientemente de la velocidad.

D. Mayor en el momento del arranque que cuando el vehículo haya iniciado el movimiento y circule a muy baja velocidad.

69. El convertidor de tracción que convierte corriente continua en corriente alterna se denomina:

A. Alternador.

B. Ondulador.

C. Transformador.

D. Troceador.

70. En un motor asíncrono trifásico con rotor en jaula de ardilla:

A. Es posible variar su velocidad variando la frecuencia de la corriente de alimentación.

B. No es posible variar su velocidad variando la frecuencia de la corriente de alimentación.

C. Es necesario realizar un mantenimiento más complejo que en los motores de corriente continua.

D. Existen contactos físicos entre colector y escobillas.

71. En el pantógrafo, las piezas curvas dispuestas en los extremos de la zapata, que impiden que el hilo de contacto pase por la parte inferior de las mesillas, dando lugar al enganche del mismo con la catenaria, se denominan:

A. Deflectores aerodinámicos.

B. Detectores de desgaste o impacto.

C. Frotadores.

D. Trocadores.

72. Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, las unidades eléctricas irán equipadas con un dispositivo de descenso automático («automatic dropping device», ADD) que baje el pantógrafo en caso de avería del arco de captación en el caso de:

A. Velocidades máximas de diseño superiores a 120 Km/h.

B. Velocidades máximas de diseño superiores a 160 Km/h.

C. Velocidades máximas de diseño superiores a 200 Km/h.

D. Velocidades máximas de diseño superiores a 250 Km/h.

73. En una locomotora diésel con transmisión eléctrica, la velocidad máxima de giro del motor diésel suele ser:

A. Del orden de 4500 revoluciones por minuto.

B. Del orden de 2000 revoluciones por minuto.

C. Del orden de 1500 revoluciones por minuto.

D. Del orden de 900 revoluciones por minuto.

74. En relación con el mando del freno de servicio, el Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, establece que:

A. Cuando la velocidad del tren sea superior a 15 km/h, la activación del freno de servicio por parte del maquinista llevará automáticamente al corte total del esfuerzo de tracción; este corte no podrá suprimirse hasta que el maquinista anule la orden de freno.

B. Cuando la velocidad del tren sea superior a 15 km/h, la activación del freno de servicio por parte del maquinista llevará automáticamente al corte total del esfuerzo de tracción; este corte no podrá suprimirse hasta que el maquinista anule la orden de tracción.

C. Cuando la velocidad del tren sea superior a 5 km/h, la activación del freno de servicio por parte del maquinista llevará automáticamente al corte total del esfuerzo de tracción; este corte no podrá suprimirse hasta que el maquinista anule la orden de freno.

D. Cuando la velocidad del tren sea superior a 5 km/h, la activación del freno de servicio por parte del maquinista llevará automáticamente al corte total del esfuerzo de tracción; este corte no podrá suprimirse hasta que el maquinista anule la orden de tracción.

75. La tubería de freno automático (TFA) de los vehículos ferroviarios (señale la respuesta incorrecta):

A. Garantiza la continuidad del freno neumático del tren.

B. La elevación de la presión en la misma produce el frenado del tren.

C. Se debe gobernar siempre desde un único panel de mando de freno.

D. La TFA alimenta los distribuidores de freno.

76. Según el Reglamento (UE) nº 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido», uno de los parámetros fundamentales para la interoperabilidad es:

A. Ruido aéreo.

B. Ruido externo.

C. Ruido de puesta en marcha.

D. Ruido degradado.

77. El denominado movimiento de lazo se debe:

A. Al efecto cinemático conjunto de la conicidad de las ruedas y del desplazamiento lateral del eje respecto de la vía.

B. Al efecto estela.

C. A la insuficiencia de peralte.

D. Al viento lateral.

78. El funcionamiento de los circuitos de vía exige que los vehículos ferroviarios tengan ruedas unidas por un eje. En los casos de vehículos en los que la rodadura se realice con ruedas independientes:

A. No es posible en ningún caso que los vehículos sean detectados por los circuitos de vía convencionales.

B. Es necesario realizar una unión eléctrica entre dos ruedas opuestas para que el vehículo sea detectado.

C. El vehículo es detectado ya que el circuito de vía detecta la masa metálica del vehículo.

D. Estos vehículos no pueden circular por líneas dotadas de circuitos de vía excepto en condiciones de entrega de vía bloqueada.

79. En relación con la operatividad del dispositivo de vigilancia, el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria dispone que:

A. El dispositivo de vigilancia deberá estar operativo en la estación de origen para que un vehículo inicie servicio. En caso contrario, el tren podrá iniciar servicio si se incorpora a la cabina una segunda persona habilitada para suplir la función inutilizada.

B. El dispositivo de vigilancia deberá estar operativo en la estación de origen para que un vehículo inicie servicio. En caso contrario, el tren podrá iniciar servicio si se incorpora a la cabina una segunda persona habilitada para suplir la función inutilizada y el Responsable de Circulación de la banda de regulación del Puesto de Mando o del Control de Tráfico Centralizado lo autorizan.

C. El dispositivo de vigilancia deberá estar operativo en la estación de origen para que un vehículo inicie servicio. En caso contrario, el tren podrá iniciar servicio si la empresa ferroviaria cuenta con un procedimiento que mitigue el riesgo generado de forma efectiva en su Sistema de Gestión de la Seguridad.

D. El dispositivo de vigilancia operativo es condición imprescindible en la estación de origen para que un vehículo inicie servicio.

80. El Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, establece los siguientes escenarios de colisión de referencia para el análisis de la seguridad pasiva:

A. un impacto frontal entre dos unidades idénticas, un impacto lateral con un vagón de mercancías, un impacto de la unidad con un vehículo de carretera grande en un paso a nivel, un choque de la unidad contra un obstáculo bajo.

B. un impacto frontal entre dos unidades idénticas, un impacto frontal con un vagón de mercancías, un impacto de la unidad con un vehículo de carretera grande en un paso a nivel, un choque de la unidad contra un pilar de un paso superior.

C. un impacto lateral entre dos unidades idénticas, un impacto frontal con un vehículo autopropulsado, un impacto de la unidad con un vehículo de carretera grande en un paso a nivel, un choque de la unidad contra un obstáculo bajo.

D. un impacto frontal entre dos unidades idénticas, un impacto frontal con un vagón de mercancías, un impacto de la unidad con un vehículo de carretera grande en un paso a nivel, un choque de la unidad contra un obstáculo bajo.

81. Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, para las puertas exteriores de entrada y salida de viajeros, se asume que un tren se encuentra detenido cuando la velocidad es:

A. 7 km/h o menos.

B. 5 km/h o menos.

C. 3 km/h o menos.

D. El vehículo tiene que estar totalmente detenido.

82. Según el Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, en lo que se refiere a los requisitos de evacuación mediante las salidas de emergencia para viajeros, el número de puertas y sus dimensiones permitirán la evacuación completa de todos los viajeros sin sus equipajes en un tiempo máximo de:

A. Dos minutos.

B. Tres minutos.

C. Cuatro minutos.

D. Cinco minutos.

83. Según la Orden TMA/576/2020, de 22 de junio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria: Especificaciones técnicas de material rodante ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches (IF MR ALC-20)», en lo que se refiere a corrientes armónicas, el material rodante de tracción eléctrica que circula por líneas con corriente continua equipadas con circuitos de vía de 50 Hz, no generarán ni permitirán el paso de componentes de corriente de 50 Hz de más de 1,5 A de valor eficaz durante más de:

A. Un segundo.

B. Dos segundos.

C. Tres segundos.

D. Cuatro segundos.

84. En una red de comunicaciones TCN (Train Communications Network), la conexión entre los dos buses MVB y WTB necesita un componente que se denomina:

A. Nodo.

B. EMD.

C. Gateway.

D. Repetidor.

85. El tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz:

A. Circula en todo su recorrido con marcha a la vista, ya que no hay señalización.

B. Los vehículos van equipados con ASFA.

C. Circula sin maquinista.

D. Los vehículos van equipados con ETCS nivel 1.

86. Un contenedor terrestre, para ser utilizado en transporte combinado tren/carretera, ha de cumplir:

A. Las especificaciones de la Organización Marítima Internacional.

B. Las especificaciones del Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril.

C. La especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema material rodante — vagones de mercancías.

D. Las especificaciones de la International Railway Union.

87. El Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea, indica que el material rodante auxiliar para la construcción de infraestructuras ferroviarias y su mantenimiento está incluido en su ámbito de aplicación:

A. Cuando circule por las vías sobre sus propias ruedas, esté diseñado y destinado a poder ser detectado por un sistema de detección de trenes instalado en la vía, de cara a la gestión del tráfico, y esté en una configuración de circulación, sólo como vehículo autopropulsado.

B. Cuando circule por las vías sobre sus propias ruedas, esté diseñado y destinado a poder ser detectado por un sistema de detección de trenes instalado en la vía, de cara a la gestión del tráfico, y esté en una configuración de trabajo.

C. Cuando circule por las vías sobre sus propias ruedas, esté diseñado y destinado a poder ser detectado por un sistema de detección de trenes instalado en la vía, de cara a la gestión del tráfico, y esté en una configuración de circulación, bien autopropulsado o remolcado.

D. Dicho material rodante no está incluido en ningún caso en el ámbito de la ETI.

88. Las locomotoras de la serie 253:

A. Son diésel y se dedican fundamentalmente a remolcar trenes de viajeros.

B. Son diésel y se dedican fundamentalmente a remolcar trenes de mercancías.

C. Son eléctricas y se dedican fundamentalmente a remolcar trenes de viajeros.

D. Son eléctricas y se dedican fundamentalmente a remolcar trenes de mercancías.

89. Según la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios, los permisos temporales, tales como los permisos para ensayos y viajes de prueba:

A. No se registrarán.

B. Se han de registrar obligatoriamente.

C. Su registro depende de la autoridad nacional.

D. Su registro es voluntario por el poseedor.

90. Según el Reglamento (UE) nº 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante — vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea, en el extremo de las unidades diseñadas para llevar señales de cola, se dispondrá de dos dispositivos para la instalación de dos señales luminosas o de dos placas reflectantes a una misma altura, no superior a:

A. 2 100 mm.

B. 2 000 mm.

C. 1 850 mm.

D. 1 750 mm.

91. Según el Reglamento (UE) nº 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante — vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea, en el extremo de las unidades diseñadas para llevar señales de cola, se dispondrá de dos dispositivos para la instalación de dos señales luminosas o de dos placas reflectantes a una misma altura. Estas últimas son un rectángulo con dos triángulos laterales blancos y uno superior y otro inferior de color:

A. Verde.

B. Amarillo.

C. Naranja.

D. Rojo.

92. Según el Reglamento (UE) nº 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, las puertas tendrán una anchura libre utilizable mínima de:

A. 75 cm

B. 80 cm

C. 90 cm

D. 95 cm

93. Según la Orden TMA/576/2020, de 22 de junio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria: Especificaciones técnicas de material rodante ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches (IF MR ALC-20)», esta IF es aplicable a los vehículos ferroviarios que circulen por:

A. Las líneas de la RFIG, incluidas las líneas de ancho métrico, ferrocarriles autonómicos y metros.

B. Las líneas de la RFIG, incluidas las líneas de ancho métrico y ferrocarriles autonómicos.

C. Las líneas de la RFIG, incluidas las líneas de ancho métrico.

D. Las líneas de la RFIG, excepto las líneas de ancho métrico.

94. Según la Resolución de 5 de noviembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se publican la Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico y la Norma Básica de Seguridad del Material, la utilización del aire del circuito de freno para otras aplicaciones:

A. Se permite para subir y bajar pantógrafos.

B. Se permite para la apertura de emergencia de puertas.

C. Se permite bajo autorización del puesto de mando.

D. No está permitida.

95. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios, el solicitante deberá identificar y elegir la autorización pertinente entre los siguientes casos:

A. Primera autorización, renovación de la autorización de tipo de vehículo, ampliación del área de uso, nueva autorización después de una modificación, autorización de conformidad con el tipo.

B. Autorización de tipo, autorización de vehículo, autorización de una modificación.

C. Autorización de puesta en el mercado, autorización de una modificación.

D. Primera autorización, renovación de la autorización de tipo de vehículo, nueva autorización después de una modificación, autorización de conformidad con el tipo.

96. A efectos del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios, se entiende por entidad gestora de las modificaciones:

A. La autoridad nacional de seguridad.

B. El titular de la autorización de tipo de vehículo, el poseedor o la entidad encargada por estos.

C. El titular de la autorización de puesta en el mercado de vehículo, el poseedor o la entidad encargada por estos.

D. La entidad encargada de mantenimiento.

97. El calibre de pestaña es un equipo de medición que en mantenimiento se usa para:

A. Medir los parámetros de la suspensión.

B. Medir la distancia entre ruedas.

C. Medir los parámetros de un pantógrafo.

D. Medir los parámetros de una rueda.

98. La descripción detallada sobre cómo llevar a cabo una tarea de mantenimiento es:

A. Un pedido de mantenimiento.

B. Una instrucción de trabajo.

C. Una actividad de mantenimiento.

D. Un paso de mantenimiento.

99. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos, la certificación como entidad encargada del mantenimiento tendrá una validez máxima de:

A. Un año.

B. Tres años.

C. Cinco años.

D. Diez años.

100. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos, los componentes críticos para la seguridad:

A. Son componentes para los que un único fallo tiene un riesgo potencial verosímil de provocar directamente un incidente grave.

B. Son componentes para los que un único fallo tiene un riesgo potencial verosímil de provocar directamente un accidente grave.

C. Son componentes para los que un único fallo tiene un riesgo potencial verosímil de provocar directamente un accidente leve.

D. Son componentes para los que un único fallo tiene un riesgo potencial verosímil de provocar directamente un cuasi accidente.