



OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO 2020/2022 TEST REFERENCIA DTSP-SF (TÉCNICO 6)

11 MARZO 2023



INICIO DE LA PRUEBA

- 1. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia está legitimada para impugnar ante la jurisdicción competente:**
 - A. Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo y disposiciones generales incluidas las que tienen rango de ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.
 - B. Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la ley de los que se derive cualquier vicio de nulidad o anulabilidad.
 - C. Sólo los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.
 - D. Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados.

- 2. Indique el órgano de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia al que corresponde la aprobación de Circulares y Comunicaciones:**
 - A. Al Pleno.
 - B. A las Sala competente por razón de la materia.
 - C. Al Presidente.
 - D. La Comisión carece de competencias de aprobación de Circulares y Comunicaciones.

- 3. Se entiende por propia iniciativa para iniciar un procedimiento, en el marco de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Común de las Administraciones Públicas:**
 - A. La emitida por un órgano administrativo superior jerárquico del competente para la iniciación del procedimiento.
 - B. La formulada por cualquier órgano administrativo que no tiene competencia para iniciar el mismo y que ha tenido conocimiento de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento, bien ocasionalmente o bien por tener atribuidas funciones de inspección, averiguación o investigación.
 - C. La actuación derivada del conocimiento directo o indirecto de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento por el órgano que tiene atribuida la competencia de iniciación.
 - D. El acto por el que cualquier persona, en cumplimiento o no de una obligación legal, pone en conocimiento de un órgano administrativo la existencia de un determinado hecho que pudiera justificar la iniciación de oficio de un procedimiento administrativo.

- 4. Los actos de instrucción que requieran la intervención de los interesados, según el artículo 75 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Común de las Administraciones Públicas:**
 - A. Habrán de practicarse en la forma que el órgano administrativo que instruye el procedimiento dispone.
 - B. Habrán de practicarse en la forma que resulte más conveniente para ellos y sea compatible, en la medida de lo posible, con sus obligaciones laborales o profesionales, preferentemente en horario de mañana.
 - C. Habrán de practicarse en la forma que resulte más conveniente para ellos y sea compatible, en la medida de lo posible, con sus obligaciones laborales o profesionales.
 - D. Habrán de practicarse en la forma que resulte más conveniente para ellos y sea compatible, en la medida de lo posible, con sus obligaciones laborales o profesionales y familiares.

5. **En el modelo de Stackelberg, en el caso de competencia en cantidades, la empresa líder presenta una ventaja de poder mover primero porque:**
- A. Presenta una estructura de costes menores que la empresa competidora.
 - B. Inicialmente anuncia que su nivel de producción va a ser elevado independientemente de lo que haga la empresa competidora.
 - C. Porque puede reaccionar sin tener en cuenta la decisión del seguidor.
 - D. Porque tiene unos niveles de ingreso mayores.
6. **En una situación de competencia monopolística a largo plazo, las empresas:**
- A. Obtendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será mayor que el de la empresa competitiva.
 - B. No tendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será igual que el de la empresa competitiva.
 - C. No tendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será inferior que el de la empresa competitiva.
 - D. Obtendrán beneficios extraordinarios y el tamaño de la empresa será inferior que el de la empresa competitiva.
7. **¿Por qué suele afirmarse que las infraestructuras ferroviarias son un monopolio natural?:**
- A. Porque una única empresa produce toda la cantidad demandada.
 - B. Porque la función de costes presenta subaditividad, esto es, una sola empresa produce la cantidad que se demanda a un coste menor o igual al que tendrían a dos o más empresas.
 - C. Porque la empresa propietaria es una empresa pública.
 - D. Porque el coste marginal de su producción es constante.
8. **De conformidad con la Decisión Delegada (UE) 2017/2075, ¿con qué antelación mínima respecto del inicio de una restricción temporal de capacidad debe proporcionar el administrador de infraestructuras información detallada sobre los surcos ferroviarios ofrecidos para trenes de viajeros?:**
- A. Seis meses.
 - B. Cuatro meses.
 - C. Dos meses.
 - D. Un mes.
9. **De conformidad con Reglamento de ejecución UE 2017/2177, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, la descripción de una instalación de servicio debe incluir necesariamente:**
- A. Información sobre las tarifas de acceso a las instalaciones de servicio y sobre la utilización de cada uno de los servicios ferroviarios conexos prestados en ellas.
 - B. Información sobre los descuentos ofrecidos a los candidatos, respetando los requisitos de confidencialidad comercial.
 - C. Información indicativa de la capacidad disponible de la instalación de servicio.
 - D. Información en tiempo real sobre las restricciones temporales de capacidad de la instalación de servicio.

- 10. ¿Quién ostenta la competencia para conceder, suspender o revocar la homologación de los centros de formación del personal ferroviario?:**
- A. La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - B. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
 - C. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
 - D. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- 11. Según la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ¿quién es competente para sancionar a una empresa ferroviaria que preste servicios de transporte ferroviario sin haber obtenido la preceptiva adjudicación de capacidad de infraestructura?:**
- A. La Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - B. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
 - C. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
 - D. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- 12. De conformidad con las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias, ¿Por debajo de qué porcentaje del coste total del transporte ferroviario considera la Comisión Europea que existe una presunción de necesidad y proporcionalidad de una ayuda pública a la utilización de la infraestructura?:**
- A. 20%.
 - B. 30%.
 - C. 40%.
 - D. 50%.
- 13. Un candidato pretende iniciar sus operaciones comerciales el 14 de marzo de 2026 en una ruta ferroviaria coincidente con un servicio sometido a obligaciones de servicio público. ¿Antes de qué fecha debe informar a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia?:**
- A. 14 de junio de 2024.
 - B. 14 de septiembre de 2024.
 - C. 14 de junio de 2025.
 - D. 14 de septiembre de 2025.
- 14. Indique en qué tipo de red se prevén trenes sinergiados, de conformidad con la adenda de julio de 2022 que modifica el *Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal RENFE VIAJEROS S.A., para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia Convencional", "Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)" y "Ancho Métrico", competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027:***
- A. Solamente en la red de alta velocidad.
 - B. En la red convencional y en la de alta velocidad.
 - C. Solamente en la red convencional.
 - D. Solamente en la red convencional en los núcleos de cercanías.

- 15. La cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril en toneladas.km en España entre 2011 y 2020, con respecto al transporte por carretera, ha estado comprendida:**
- A. Entre un 2% y un 4%.
 - B. Entre un 4% y un 6%.
 - C. Entre un 6% y un 8%.
 - D. Entre un 8% y un 10%.
- 16. Cuando un tren no cuenta con equipos de medida embarcada, ¿de qué depende el coste de suministro de energía eléctrica de tracción en la red ferroviaria de corriente alterna?:**
- A. Del peso del tren.
 - B. Del perfil aerodinámico de la cabeza del tren.
 - C. De la habilidad del maquinista para la aceleración y el frenado del tren.
 - D. De la pendiente de la vía.
- 17. En el paquete de acceso mínimo que los administradores de infraestructuras deben proporcionar a todas las empresas ferroviarias se incluye:**
- A. El acceso a las instalaciones de mantenimiento de los vehículos ferroviarios.
 - B. El suministro de energía eléctrica de tracción.
 - C. La asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida para la subida y bajada de trenes.
 - D. Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- 18. Los modelos de coste generalizado en las estimaciones de demanda de transporte:**
- A. Consideran únicamente el valor del tiempo de los pasajeros.
 - B. Consideran únicamente los costes monetarios de los diferentes modos de transporte.
 - C. Consideran, además del tiempo del trayecto, el tiempo de acceso a la terminal o aeropuerto.
 - D. En los trayectos con coche particular debe ajustarse el tiempo de trayecto para aproximar el tiempo de acceso a la terminal.
- 19. La elasticidad de la demanda a la frecuencia (número de servicios de un transporte al día):**
- A. Es creciente con la frecuencia de forma que cuantas más frecuencias haya en un recorrido mayor es el efecto en la demanda de un servicio adicional.
 - B. Es mayor cuanto mayor sea la velocidad del tren porque el peso del tiempo de espera sobre el tiempo total del trayecto es mayor.
 - C. En recorridos cortos es menor que en trayectos largos donde el tiempo de espera gana importancia con respecto al de trayecto.
 - D. Es nula porque el número de servicios diarios no afecta al tiempo del trayecto.
- 20. ¿Qué tipo de modelo de costes analítico recoge un mayor grado de eficiencia y una menor sobrecapacidad de la red?:**
- A. Modelo ABC.
 - B. Modelo Top-down LRIC.
 - C. Modelo de costes corrientes totalmente distribuidos.
 - D. Modelo Bottom-up LRIC.

21. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?:

- A. Las curvas coste-volumen empleadas en los modelos analíticos pueden ser definidas mediante diferentes métodos dependiendo de la naturaleza de los insumos.
- B. En las curvas coste-volumen se determinan únicamente los costes asociados al punto mínimo, asumiéndose una variación lineal del coste.
- C. Las curvas coste-volumen únicamente puede determinarse a partir de regresiones econométricas.
- D. En las curvas coste-volumen siempre se presupone una variación lineal de los costes con respecto del driver sin costes fijos.

22. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909, relativo a las modalidades de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, los gestores de infraestructuras NO pueden imputar a los cánones ferroviarios:

- A. Los costes de los equipos de información, comunicación o telecomunicación situados en vía.
- B. La parte del mantenimiento y renovación de la infraestructura civil directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario.
- C. La amortización determinada por el deterioro efectivo de la infraestructura debido a la explotación del servicio.
- D. Los costes de financiación.

23. Según el Reglamento 2015/909 de Ejecución (UE), relativo a las modalidades de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario, los valores de los activos para calcular los costes directos:

- A. Pueden ser los valores históricos o estimados siempre que el administrador pueda justificarlo al organismo regulador.
- B. Solo pueden ser los valores históricos.
- C. Pueden ser los valores históricos incluyendo los importes no pagados por el administrador de infraestructuras.
- D. Cuando otra entidad asuma una parte o toda la deuda, el administrador deberá aminorar el valor de sus activos, pero no los costes directos.

24. La adición al canon por adjudicación de capacidad del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario:

- A. Tiene por objetivo optimizar la utilización de la red ferroviaria, incentivando las mejoras en los procesos de programación de trenes por parte de los operadores.
- B. Se aplicará, de acuerdo con las cuantías que se establezcan en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, a la diferencia, en valor absoluto, entre el número de trenes kilómetro circulados y el número de trenes kilómetro que ha utilizado, por tipo de línea y tipo de servicio.
- C. Para los servicios de mercancías, se aplicará a cada tren kilómetro de diferencia, en valor absoluto, entre la capacidad adjudicada y la utilizada en un mes por tipo de línea, cuando la diferencia sea superior al 2 por ciento de la capacidad adjudicada y en cuanto exceda a dicho porcentaje.
- D. Tiene por objeto recuperar los gastos financieros, los costes de reposición correspondientes a la plataforma, túneles, puentes, vía, edificios y medios utilizados para el mantenimiento y conservación, así como los necesarios para un desarrollo razonable de estas infraestructuras y todos aquellos costes que permitan al administrador de infraestructuras ferroviarias lograr la sostenibilidad económica de las infraestructuras que administra.

25. Para estimar los costes directos a partir de modelos econométricos se recomienda:

- A. Estimar los costes medios.
- B. Estimar la elasticidad por uso del coste y aplicarla a los costes medios de la red.
- C. Calcular los costes totales y deducir los costes no elegibles.
- D. Estimar el coste marginal a partir de los costes medios.

- 26. ¿Qué modelizaciones se han utilizado para la estimación del coste directo de la infraestructura ferroviaria?:**
- A. Modelos basados en mínimos cuadrados ordinarios sin transformación de las variables porque los costes presentan una relación no lineal con el tráfico.
 - B. Modelos log-log porque estiman la elasticidad de los costes al tráfico de forma transparente y puede ser aplicada a toda la red.
 - C. Modelos trans-log o box-cox porque son adecuados para analizar relaciones lineales entre el coste y el tráfico.
 - D. Modelos trans-log o box-cox porque son fácilmente aplicables aunque presentan un peor ajuste en la relación entre el coste y el tráfico.
- 27. Para determinar los precios de los servicios en instalaciones ferroviarias reguladas, los explotadores:**
- A. Solo podrán utilizar los costes históricos auditados del último ejercicio.
 - B. Podrán utilizar previsiones de costes y actividad debiendo poder justificar que las tarifas se ajustan a los costes reflejados en las cuentas anuales auditadas de la empresa.
 - C. Podrán valorar los activos tanto a valor histórico como de reposición.
 - D. Podrán imputar los costes financieros del capital ajeno o la remuneración del capital propio utilizados para la adquisición de estos activos.
- 28. El modelo de valoración de activos de capital o Capital Asset Pricing Model (CAPM) es uno de los principales modelos de valoración utilizados en la estimación del coste de capital. Si un activo dispone de un rendimiento inferior a la Línea del Mercado de Valores, según lo que se indica en el modelo, cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:**
- A. El precio del activo tenderá a incrementarse.
 - B. El precio del activo tenderá a disminuir.
 - C. El precio del activo no variará.
 - D. El precio del activo podría incrementarse o disminuir.
- 29. Según el CAPM, Capital Asset Pricing Model, indique qué afirmación NO es correcta:**
- A. La Beta de un activo se obtiene mediante la regresión de los rendimientos del activo y los de la cartera de mercado.
 - B. La Beta de un activo de deuda de una empresa será menor que la del Equity o recursos propios de la misma empresa.
 - C. La Beta de un activo se puede obtener de la covarianza de los rendimientos de dicho activo y la cartera de mercado dividida por la varianza de los rendimientos de la cartera de mercado.
 - D. Si la Beta de un activo es negativa el rendimiento de este activo será inferior al del activo libre de riesgo.
- 30. En la valoración de la proporción entre recursos propios y ajenos en la estimación del coste medio ponderado de capital, indique la respuesta correcta:**
- A. La valoración se hará siempre que sea posible a valor histórico.
 - B. La valoración se hará siempre que sea posible a valor de mercado.
 - C. La valoración se hará siempre respecto a valores establecidos como reglas fijas de mercado (70% recursos propios/30% recursos ajenos).
 - D. La valoración se hará siempre respecto a valores establecidos como reglas fijas de mercado (30% recursos propios/70% recursos ajenos).



CNMC

**COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA**