

Славова В. А.,

здобувач,

Навчально-науковий інститут філології

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

<https://orcid.org/0009-0004-7200-6695>

Сайко М. А.,

доктор філософії,

Навчально-науковий інститут філології

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

<https://orcid.org/0000-0001-8098-0595>

КОЛИ МОВНИЙ GPS-НАВІГАТОР ВТРАЧАЄ СИГНАЛ: ЛАКУНИ У ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТОВІЙ ТЕРМІНОЛОГІЇ

Анотація. Актуальність пропонованої розвідки зумовлена браком комплексного дослідження номінативних і абсолютних лакун в українській дорожньо-транспортній термінології проти німецької, що ускладнює комунікацію та повноцінне розуміння специфічних термінів українцями, які проживають у Німеччині. Мета дослідження полягає в спробі зібрати, впорядкувати та описати лакуни в дорожньо-транспортній терміносистемі, а також запропонувати адаптований переклад.

Дослідження ґрунтується на системній парадигмі, у межах якої автори спираються на загальну й лексико-семантичну теорію зіставного термінознавства та спеціальні теорії перекладознавства. В основі пропонованого ситуаційного двомовного дослідження лежить дескриптивний підхід. Методами розбору даних є зіставлення, систематизація, аналітика та рефлексія.

Комплексний розбір дорожньо-транспортної термінології засвідчив наявність номінативних і абсолютних лакун у позначенні дорожньої розмітки та знаків, елементів інфраструктури, організації і безпеки дорожнього руху, а також діяльності спеціалізованих органів та установ. Під час дослідження встановлено, що виявлені *білі плями* зумовлені відмінностями в нормативно-правовому регулюванні й особливостями організації дорожнього руху в Україні та Німеччині. Здійснено опис значення встановлених лакун і запропоновано можливі варіанти відтворення українською мовою. Отримані результати можна використати для полегшення орієнтації українських водіїв у дорожньо-транспортному просторі Німеччини, для дальших термінологічних досліджень, а також лексикографування.

Результати зіставного розбору паралельних текстів «*Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung*» та «*Правил дорожнього руху України*», а також споріднених текстів, дають підстави висновувати, що в українській дорожньо-транспортній термінології переважають абсолютні лакуни, зумовлені браком окремих способів організації дорожнього руху, нормативно закріплених у німецькій практиці. Водночас виявлено номінативні лакуни, які відображають брак усталених мовних найменувань для позначення окремих елементів дорожньо-транспортної системи України.

Ключові слова: термінознавство, дорожньо-транспортна термінологія, номінативні лакуни, абсолютні лакуни, обсяг понять, переклад.

Порушувана проблематика. Глобалізаційні процеси та посилення міжнародної мобільності актуалізують питання уніфікації дорожньо-транспортної термінології в різних мовних системах. Особливою гостроти це питання набуло після початку повномасштабного вторгнення 2022 року, коли мільйони українців були змушені шукати притулку в європейських країнах, зокрема й у Німеччині. Масова міграція українців супроводжується необхідністю інтеграції в нове дорожньо-транспортне середовище, що вимагає адекватного розуміння специфічних концептів німецької системи правил дорожнього руху. Відповідно **актуальність** дослідження зумовлена кількома чинниками. По-перше, зростання кількості українських водіїв, які тимчасово або постійно проживають у Німеччині, вимагає створення якісних перекладних і навчальних матеріалів для адаптації до німецької дорожньо-транспортної системи. По-друге, виявлення термінологічних лакун має практичне значення для українців, які складають іспит для отримання водійського посвідчення або вже їздять німецькими дорогами, оскільки незнання специфічних концептів може призвести до непорозуміння і навіть до порушень ПДР. По-третє, процеси євроінтеграції України передбачають гармонізацію національних стандартів з європейськими нормами, що неможливо без ретельного термінологічного зіставлення. По-четверте, дослідження може посприяти глибиннішому розумінню концептуалізації дорожнього простору в різних культурах та мовних картинах світу.

Мета дослідження полягає у виявленні, систематизації та розборі термінологічних лакун у дорожньо-транспортній термінології на **матеріалі** паралельних текстів «*Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung*» (2013) [1] та «*Правила дорожнього руху України*» (2025) [2]. Термінологічні лакуни вважаємо відповідно **об'єктом** цього дослідження, а **предметом** – лексико-семантичні особливості їхнього відтворення українською мовою.

Методи. Дослідження ґрунтується на системній парадигмі, у межах якої автори спираються на загальну й лексико-семантичну теорію зіставного термінознавства та спеціальні теорії перекладознавства. Системний підхід дає змогу розглядати дорожньо-транспортну термінологію як цілісну структуру, що функціонує в межах конкретної мовної та соціокультурної системи, а зіставне термінознавство забезпечує теоретичну базу для виявлення міжмовних розбіжностей на рівні номінації та концептуалізації. В основі пропонованого ситуаційного двомовного дослідження лежить дескриптивний підхід, який передбачає докладний опис і систематизацію фактичного мовного матеріалу без нормативних оцінок. Цей підхід уможливає об'єктивно зафіксувати наявні термінологічні лакуни та проаналізувати їхню природу в контексті реальної мовної практики обох країн. Методами розбору даних є зіставлення (для порівняння двох терміносистем та виявлення лакуни), систематика (для групування виявлених лакун за тематичними категоріями), аналітика (для вивчення обсягу досліджуваних понять) та інтерпретація (для відтворення лакун українською мовою та відповідно заповнення лакунарних зон).

Огляд релевантної літератури. У сучасному мовознавстві та перекладознавстві дослідження лакунарності викликає інтерес у багатьох науковців. У центрі досліджень перебувають як теоретичні, так і практичні праці. Однією зі знакових робіт є дослідження «Мовні лакуни у міжмовній комунікації» [3], у якому авторка описала загальне поняття, типологію та причини виникнення лакун.

Монографія «*Kulturelle Aspekte der Übersetzung: Anwendung des ethnopsycholinguistischen Lakunen-Modells auf die Analyse und Übersetzung literarischer Texte*» [4] зробила вагомий внесок, представивши етнопсихолінгвістичну модель розбору лакун. Автор доводить, що мова та культура – це взаємозв'язані елементи, які відображають мовну картину світу кожного народу. Дослідження демонструє, що відтворення лакун передбачає взяття до уваги не лише мовних, а й когнітивних і культурних чинників.

Окрему роль відіграють практичні дослідження. Міжкультурні аспекти відтворення лакун висвітлено в працях С. Амеліної. У німецькомовному дослідженні «*Übersetzung von Lakunen zur Prävention interkultureller kommunikativer Störungen*» [5] авторка висвітлює відтворення лакун як інструмент запобігання порушенням міжкультурної комунікації, тоді як у наступній праці «*Особливості перекладу лакун з німецької на українську мову*» [6] науковиця демонструє способи відтворення лакун із німецької мови українською на конкретних прикладах.

Принагідно можна згадати статтю «*Німецькомовна безеквівалентна лексика: способи відтворення українською мовою*» [7], у якій дослідниця визначила головні особливості безеквівалентної лексики та описала її види. Окрему увагу Н. Ольховська звернула на основні способи відтворення безеквівалентної лексики українською мовою.

Лінгвокультурний аспект перекладу також простежуємо в дослідженні «*Лінгвокультурні аспекти перекладу безеквівалентної лексики*» [8]. Автор наголошує на необхідності зважати на культурні контексти та їхній вплив на цільову мову.

Виклад основного матеріалу дослідження. У науковій літературі можна знайти різноманітні терміни, якими позначають розбіжність у мовних визначеннях соціокультурних реалій різних народів: безеквівалентна лексика, етноейдема,

білі плями на семантичній карті мови, лексичний нуль тощо. У закордонній літературі набули поширення спроби фіксації розбіжностей у мовах і культурах за допомогою терміна *gap* (укр. *пропуск*). Вітчизняні науковці часто послуговуються терміном *лакуна* (від лат. *lacuna* – *поглиблення, западина, провал, порожнина*; від франц. *lacune* – *порожнеча, пролом*), що його вперше запровадили до наукового вжитку канадські лінгвісти Ж. П. Вине і Ж. Дарбельне [3, с. 71].

Лакуни виникають під впливом різних чинників. По-перше, мовні причини пов'язані з неаявністю відповідної номінації в цільовій мові, наприклад, поняття може існувати, але терміна для його позначення немає, або ж обсяг понять не збігається. По-друге, культурні чинники зумовлені відмінностями у світогляді та моделях поведінки носіїв різних мов. По-третє, соціальні причини пов'язані з різною структурою законодавства, особливостями діяльності спеціалізованих організацій та установ. Українська та німецька терміносистеми ПДР є гарним прикладом того, як ці чинники спричиняють виникнення лакун.

Проаналізувавши паралельні тексти «*Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung*» [1] та «*Правила дорожнього руху України*» [2], вирізимо основні групи, у яких можна найяскравіше простежити наявність лакунарних зон: дорожня розмітка, дорожні знаки, інфраструктура, організація дорожнього руху, а також спеціалізовані органи та державні установи.

Розглянемо лакуни у сфері позначення дорожньої розмітки. Треба зазначити, що в українській дорожньо-транспортній системі переважає нумераційний або описовий спосіб позначення розмітки, тоді як у німецькому нормативному тексті значно частіше використовують власне терміни, які мають чітко закріплене семантичне наповнення. Одним із яскравих прикладів є термін *Wartelinie* (укр. *лінія очікування*), що позначає лінію, де водій, який зобов'язаний надати перевагу, має зачекати [1, с. 72]. В українській системі ПДР подібної розмітки немає. Аналогічну ситуацію спостерігаємо і з терміном *Sichtlinie* (укр. *лінія оглядовості*), який у німецькому дискурсі означає уявну лінію оглядовості, з якої водій має контролювати певну ділянку дороги або перешкоду для безпечного виконання маневру [1, с. 61]. Розмітку *Haifischzähne* (укр. *надання переваги* або ж дослівно *акулічі зуби*) використовують для позначення обов'язку зупинитися, що зумовлений дією правила правобічної переваги поза межами федеральних, земельних і окружних доріг, а також інших магістральних шляхів, і водночас для фіксації пріоритету велосипедного руху [1, с. 72]. На проїзній частині *Haifischzähne* зображують у вигляді послідовно розташованих трикутників, що візуально нагадують акулічі зуби. Ця розмітка є показовим прикладом номінативної лакуни, оскільки в українській дорожній термінології вона не має власної назви й відома переважно під номерним позначенням 1.13. Окрім того, у німецькій дорожньо-транспортній термінології функціонують окремі терміни для позначення одразу всіх смуг руху й доріжок – *Sonderfahrstreifen* (укр. *смуга спеціального призначення*) та *Sonderweg* (укр. *шлях спеціального призначення*) [1, с. 49].

До термінів, які не мають усталених дефініцій зараховуємо *Vorankündigungspfeil*, *Sperrfläche*, а також *Doppellinie*. В українській системі ПДР ці види розмітки позначають за допомогою нумерації та додають описове пояснення. *Vorankündigungspfeil* (укр. *попереджувальна стрілка*) зображують на дорозі у вигляді

стрілки, що вказує на наближення до ділянок, де дорога звузиться на одну смугу руху в подорожньому напрямку або ж вказує на закінчення смуги розгону [1, с. 63]. Аналогом можемо вважати *Розмітку 1.19*. Термін *Doppellinie* (укр. *подвійна лінія*) використовують для позначення розмітки, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків на дорогах із чотирма й більше смугами руху [1, с. 62]. В українській системі правил дорожнього руху йому відповідає *Розмітка 1.3*. Розмовна номінація серед українських водіїв – *подвійна суцільна лінія*. Розмітка *Sperrfläche* (укр. *заборонена для руху зона*) попереджає водія про зони, де рух заборонено [1, с. 63]. Окремої номінації в українських ПДР немає, але в нормативній базі маємо *Розмітку 1.16.1*, обсяг поняття якої відповідає обсягові поняття німецького терміна.

Окрім того, на дорогах Німеччини можна побачити нетипові для українського водія дорожні знаки. Показовим прикладом може стати *Amphibienwanderung* (укр. *міграція амфібій*). Він позначає ділянки дороги, де земноводні тварини мають нерестові ділянки та перетинають проїзну частину [1, с. 25]. Дорожній знак *Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen* (укр. *заборона обгону одноколієних транспортних засобів багатокілієними транспортними засобами та мотоциклами з причепом*) також заслуговує на увагу. Він встановлює заборону для водіїв багатокілієних транспортних засобів та мотоциклів з причепом здійснювати обгін одноколієних засобів [1, с. 56]. У системі дорожніх знаків України прямого аналога цього знака немає. Наступним прикладом розбіжностей є термін *verkehrsberuhigter Geschäftsbereich* (укр. *ділова зона з обмеженим рухом*), який вказує на центральні міські райони з великим потоком пішоходців, де максимальна швидкість зазвичай обмежена. Водії не можуть перевищувати 30 км/год [1, с. 30]. Подібного знака в Україні немає. Знак *unzureichendes Lichttraumprofil* (укр. *обмеження габариту*) сигналізує водієві про недостатність вільного простору для безпечного пересування транспортних засобів [1, с. 25]. На контрасти термінологічних систем вказують і таблиці *Überleitungstafel*, *Verschwenkungstafel* та *Fahrstreifentafel*. Водії дуже часто можуть натрапити на них на автобанах. Так, наприклад, *Verschwenkungstafel* (укр. *таблиця перенаправлення руху*) попереджає водіїв про зміщення смуги руху. Водночас *Überleitungstafel* (укр. *таблиця зміни руху*) показує, які зміни смуг руху відбуватимуться на дорозі та на скільки метрів від них, а *Fahrstreifentafel* (укр. *таблиця смуг руху*) відображає кількість дорожніх смуг [1, с. 80]. Окремої уваги потребують знаки реорганізації руху. *Bedarfsumleitung* (укр. *резервний об'їзд*) використовують для позначення альтернативного маршруту між автомагістральними розв'язками [1, с. 79]. В українській практиці подібні схеми можуть застосовувати, однак окремого терміна, скільки нам відомо, немає. Варто зазначити і про знак *Nothalte- und Pannenbucht* (укр. *зона аварійної зупинки*). У Німеччині його застосовують для позначення спеціальної зони вздовж дороги, куди водій може повністю з'їхати з дороги та зупинитися в разі зламання, аварії або іншої непередбаченої ситуації [1, с. 70]. В Україні маємо іншу концепцію. Водії можуть побачити на дорозі Знак 5.28 «Смуга руху для аварійної зупинки», який інформує про наявність смуги, підготовленої для аварійної зупинки транспортних засобів. Особливий інтерес в авторів статті викликав термін *Hinweisschild* (укр. *інформаційна виві-*

ска). Термін позначає інформаційний знак, проте через відмінні підходи до класифікування дорожніх знаків у Німеччині та Україні не рекомендовано відтворювати німецьку лексему *Hinweisschild* як *інформаційно-вказівний знак*, зокрема через незбіжність обсягу понять [9]. Ще одним цікавим спостереженням став знак *Spielstraße* (укр. *гральна зона*), який репрезентує ділянку дороги, заборонену для всіх транспортних засобів, але відкриту для пішоходців і дітей, що граються [10]. Варто наголосити, що в українській системі ПДР подібного концепту немає. Лексему *Spielstraße* не варто плутати зі *Знаком 1.33 «Діти»*, оскільки він виконує винятково попереджувальну функцію.

Окремої уваги заслуговує термінологія дорожньої інфраструктури, оскільки вона також містить значну кількість термінологічних прогалин. У цьому випадку прикладом може бути термін *Autohof* (укр. *придорожній автосервісний комплекс*). Він вказує на комплекс для обслуговування водіїв, розташований поблизу автобанів, який охоплює не лише автозаправну станцію, а й великі паркувальні зони, санітарні приміщення, заклади харчування та інші сервісні об'єкти [1, с. 77]. Поняття *Autohof* не варто плутати з *Tankstelle*, де надають мінімальні послуги, такі як заправлення, миття, туалет, невеликий магазин. В Україні є АЗК, які поступово модернізують та де пропонують дедалі більше додаткових сервісів, але наразі немає терміна, який мав би тотожний обсяг. Наступний приклад стосується до безпечної їзди в темний час доби. *Autobahnlicht* (укр. *автомобільне світло*) – це режим фар, який активується на швидкості понад 120 км/год та освітлює багатосмугову дорогу [9]. Видимість із фарами може збільшитися із 65 до 110 метрів. На високих швидкостях режим є перевагою для швидкого реагування в небезпечних ситуаціях. Наступний термін також пов'язаний із комфортом водіїв, зокрема під час паркування. *Taschenparkuhr* (укр. *кишеньковий паркомат*) – електронний пристрій для фіксації часу паркування, розміром зі смартфон [1, с. 8]. Водій, що паркується, вводить час прибуття і кладе пристрій *Parkscheibe* (укр. *паркувальний диск*) на панель так, щоб його було видно. Оплата за паркування списується з картки з точністю до секунди. Українських водіїв, які потрапляють у Німеччину, такі інновації часто дивують.

Проте, поряд із впровадженням сучасних рішень, орієнтованих на водіїв, доцільно звернути увагу й на новітні технології у сфері контролю та забезпечення порядку на проїзній частині. Під час скоєння правопорушення на камері спрацьовують давачі, які фіксують транспортний засіб водія [11]. Схожою системою контролю є *Abschnittskontrolle* (укр. *система камер контролю швидкості*), яка перевіряє, чи дотримується водій дозволеної максимальної швидкості на певному відрізку дороги або перевищує її. На відміну від одиничних камер, ця система здійснює вимірювання протягом точно визначеного та окресленого шляху [12]. Також до новітніх систем керування дорожнього руху належить *Verkehrsbeeinflussungsanlage* (укр. *система регулювання дорожнього руху*). Вона аналізує дорожній рух та може змінювати знаки, швидкість, дозволи та попередження [1, с. 27]. Аналогічних технологій організації дорожнього руху наразі немає в Україні.

Важливо згадати і про *Dauerlichtzeichen* (укр. *світлофор із постійним сигналом*) – це світлофор, призначений для керування смугами руху: він може закривати або відкривати смугу, а також змінювати її. На проїзній частині, яку регулює

такий світлофор, зупинка заборонена [1, с. 21–23]. Термін *Warnschwelle* (укр. *попереджувальний поріг*) вказує на елемент на дорозі, який попереджає водія про наближення до небезпеки, створюючи вібрацію або шум під час проїжджання [1, с. 82]. Під час перекладу не можна плутати *Warnschwelle* зі штучною дорожньою нерівністю (так званими *лежачими поліціантами*), оскільки для цього терміна є окремий відповідник у німецькій мові – *Bremsschwelle*. Також у Німеччині є *Leitschwelle* (укр. *поріг для спрямування руху*) – мобільні або стаціонарні невисокі бар'єри, що їх використовують насамперед для організації руху, відмежування смуг та забезпечення робочих або небезпечних зон, наприклад, на будівельних майданчиках, парковках або для тимчасових велодоріжок, щоб створити чітку структуру та підвищити рівень безпеки [1, с. 27].

Не варто ігнорувати й наявність значної кількості термінологічних лакун в організації та безпеці дорожнього руху. Розглянемо термін *Reißverschlussverfahren* (укр. *метода блискавки*), який регулює безпечне вливання транспортних засобів у потік руху на дорогах, коли смуга руху закінчується або її перекриває перешкода [1, с. 5]. У такому разі водії бачать на проїзній частині таблицю *Einengungstafel* (укр. *звуження дороги*) та готуються по чергово пропускати один одного, що забезпечує безперервність руху та зменшує ризик виникнення аварійних ситуацій [1, с. 80]. Іншим характерним терміном є *Schrittgeschwindigkeit* (укр. *ніша швидкість*), що позначає обмеження швидкості для транспортних засобів у певних ситуаціях до 5–6 км/год [9].

Цікавим спостереженням став також термін *Elefantenrennen* (укр. *перегони вантажівок* або ж дослівно *перегони слонів*). Його використовують для позначення тривалого маневру обгону між двома або більше вантажівками, такі небезпечні *перегони* часто призводять до сповільнення загального потоку та створюють напруженість у русі [13]. Варто зазначити, що подібний рух заборонений у Німеччині, понад то, його карають штрафом розміром 80 єврів. Ще однією небезпечною методою водіння можемо вважати *Blindflug* (укр. *керування транспортним засобом без візуального контролю дорожніх обставин* або ж дослівно *сліпий політ*). Термін означає відволікання за кермом та неспроможність слідкувати за рухом під час керування, наприклад: усього 3 секунди неуважності під час перевірки *WhatsApp* на швидкості 50 км/год вказують, що водій проїхав приблизно 42 метри, не звертаючи уваги на дорогу. Цю відстань він проїхав фактично *наосліп*, оскільки в екстреному випадку не зміг би зреагувати на інші транспортні засоби, пішоходців чи перешкоди на дорозі [14]. Саме тому кожен учасник дорожнього руху має дотримуватися встановлених норм, адже всі мають право розрахувати за принцип спільної довіри – *Vertrauensgrundsatz* (укр. *принцип довіри*) [15]. Водночас водій має залишатися уважним за кермом та своєчасно реагувати на потенційно небезпечні ситуації. Проте, на жаль, не кожен додержує цих правил. Певною небезпекою на дорозі є так званий *Geisterfahrer* (укр. *порушник зустрічного руху*), тобто водій, який випадково виїхав на зустрічну смугу [6, с. 20]. Агресивних водіїв на дорозі називають у Німеччині *Drängler* (укр. *порушник безпечної дистанції*). Зазвичай вони не дотримуються потрібної дистанції, сигналять, а також мигають фарами. Таку поведінку заведено вважати порушенням правил дорожнього руху, оскільки виникає високий ризик ДТП [16].

Окремо варто зазначити і про стани водіння, які унеможливають безпечне керування. За допомогою лексики *Fahruntüchtigkeit* (укр. *неспроможність керувати транспортним засобом*) описують стан, коли особа не здатна безпечно керувати транспортним засобом через вживання алкоголю, наркотичних речовин або лікарських препаратів, а також унаслідок сильної втоми чи гострих проблем зі здоров'ям [17]. Хоча деякі водії прагнуть виправдати свою поведінку нетверезим станом, вони вживають алкоголь також після скоєння правопорушення. Для позначення такого явища є спеціальна номінація – *Nachtrunk* (укр. *вживання алкоголю після скоєння правопорушення або злочину*), але для кожного порушення правил дорожнього руху в Німеччині передбачені різні санкції [18]. Типовим прикладом може стати *Verwarnungsgeld* (укр. *штраф за попередження про порушення правил*), тобто плата за попередження поліції, що її зазвичай накладають за незначні порушення, наприклад, за неправильне паркування [19]. Серйозніші порушення фіксують через систему *Punkte in Flensburg* (укр. *Пункти у Фленсбурзі* або ж описово *система накопичувальних штрафних балів*). Федеральне відомство автотранспорту (КВА) у Фленсбурзі веде реєстр придатності до керування транспортним засобом. Один штрафний бал автоматично анулюється через 2,5 роки [20]. За наявності менш від п'яти балів водій може зменшити їхню кількість, пройшовши спеціальний семінар із придатності до керування – *Fahreignungsseminar* [21]. Ще одним способом збереження прав після правопорушення може стати запровадження *Fahrtenbuchauflage* (укр. *обов'язок ведення журналу поїздок*). Такий журнал зазвичай призначають на строк від шести до вісімнадцяти місяців. Він є інструментом контролю за використанням транспортного засобу [22]. Щоб підвищити безпеку на дорогах та контроль поведінки водіїв-початківців, їм видають *Lernführerschein* (укр. *посвідчення водія-початківця*), яке дає право керувати транспортним засобом лише в супроводі пасажира з повними водійськими правами. В Україні натомість водій-початківець, що має тимчасове посвідчення (два роки після складання іспиту з водіння), може керувати транспортним засобом без жодного супроводу. Треба зазначити, що *Fahranfänger* (укр. *водій-початківець*) заведено вважати особою з моменту отримання посвідчення водія і до успішного проходження випробувального терміну (від 2 до 4 років). Страхові компанії зазвичай класифікують усіх водіїв віком до 25 років як водіїв-початківців, оскільки ризик аварій вищий у віці від 18 до 24 років [23]. Як бачимо, обсяг поняття *водій-початківець* у Німеччині та Україні не збігаються.

Оскільки, за твердженням С. Амеліної, реалії є найпоширенішим типом лакун [6, с. 17], вважаємо за доцільне побіжно згадати про них у сфері спеціалізованих органів. У Німеччині безпеку дорожнього руху та стан транспортної інфраструктури забезпечує низка спеціалізованих органів та законодавчих інструментів. Унаочимо прикладами: орган, відповідальний за будівельне утримання дороги в Німеччині має назву *Fernstraßen-Bundesamt* (укр. *Федеральне управління магістральних доріг*). Йдеться про федеральне відомство Німеччини, яке стежить за тим, щоб автобани та інші головні федеральні дороги будували та ремонтували належним чином [1, с. 28].

Оплату за користування автобанами та/або федеральними дорогами регулює *Bundesfernstraßenmautgesetz* (укр. *Федераль-*

ний закон про збори за користування магістральними дорогами) [1, с. 32]. У Німеччині також ретельно зважають на забруднення повітря, тому використовують *Luftreinhalteplan* (укр. план із покращення чистоти повітря), який визначає гранично допустимі рівні шкідливих речовин [1, с. 30]. Дотриманню цього плану сприяють *Umweltzonen* (укр. екологічні зони), куди можна заїжджати лише зі спеціальними *Umweltplakette* (укр. еконаліпки, екостикери або ж плакетки). Усі ці правила закріплені в *Bundes-Immissionsschutzgesetz* [1, с. 54; 24]. Окрім того, є потреба перевіряти вихлипну систему – *Abgasuntersuchung* (укр. перевірка вихлипної системи), яку здійснюють акредитовані центри, щоб переконатися, що показники викидів відповідають нормам [25]. Цікавим прикладом може стати й термін *BOS-Funk* (укр. система радіозв'язку спецслужб). Система призначена для органів та організацій із функціями безпеки. Йдеться зокрема про загальнонаціональну цифрову радіомережу для поліції, пожежної служби, служб порятунку та Технічної допомоги (*THW*) у Німеччині (*Bundesamt für Strahlenschutz*) [26]. Окрім роботи адміністративних установ, місцеві жителі також прагнуть полегшити та підвищити безпеку свого життя та життя дітей. У Німеччині працюють волонтери, які добровільно допомагають дітям переходити великі, складні, жваві або потенційно небезпечні дороги. Їх називають *Schulweghelfer* (укр. дорожній помічник на шкільному шляху). Здебільшого це дорослі, які пройшли додаткові курси з правил дорожнього руху. Завдяки їхній діяльності безпека дітей на шляху до школи значно зростає [27].

Висновки. Отже, під час дослідження авторам вдалося здійснити комплексний розбір і виявити наявність лакунарних зон в українській дорожньо-транспортній термінології проти німецької. Ми встановили, що відмінності між німецькою та українською терміносистемами зумовлені не лише мовними чинниками, а й особливостями організації транспортної інфраструктури, моделями поведінки учасників дорожнього руху, а також специфікою нормативного забезпечення порядку й безпеки на дорогах в обох країнах.

Окрім того, результати розвідки засвідчили, що в досліджуваній терміносистемі функціонують номінативні та абсолютні лакуни. Номінативні лакуни вказують на брак усталеної номінації відповідного денотата в українській мові, тоді як абсолютні лакуни пов'язані з наявністю відповідного концепту і його мовної реалізації в німецькій мові, але одночасно повною їхньою ненааявністю в українській мові.

Здійснений розбір дає підстави висновувати, що лакуни найактивніше проявляються в позначенні організації та безпеки дорожнього руху, елементів транспортної інфраструктури, дорожньої розмітки і знаків, а також діяльності спеціалізованих установ і органів. Повноцінне розуміння таких термінів потребує докладного розбору їхнього змісту, обсягу, а також функціонування в національному контексті. Щоб адаптувати німецькі поняття в українській мові в роботі переважно застосовано калькування, описовий та приблизний контекстуальний переклад, який забезпечує точне відтворення змісту та сприяє адекватному розумінню.

Література:

1. Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung. *Bundesministerium der Justiz für Verbraucherschutz*. 2013. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/StVO.pdf (Zugriffsdatum: 23.12.2025).

2. Юров Є. Ф., Проценко Я. А., Присяжнюк І. І. Правила дорожнього руху України : навч. посіб. 6-те вид. Київ : Видавництво Івана Присяжнюка, 2025. 112 с.
3. Тарасенко Т. Мовні лакуни у міжмовній комунікації. *Наукові записки Бердянського державного педагогічного університету*. 2016. Вип. 10. С. 68–75.
4. Panasiuk I. Kulturelle Aspekte der Übersetzung: Anwendung des etnopsycholinguistischen Lakunen-Modells auf die Analyse und Übersetzung literarischer Texte. Münster : LIT Verlag, 2005. 352 S.
5. Amelina S. Übersetzung von Lakunen zur Prävention interkultureller kommunikativer Störungen. *Interkulturalität in Sprache, Literatur und Bildung*. 2022. Nr. 5. S. 107–132.
6. Амеліна С. Особливості перекладу лакун з німецької на українську мову. *Міжнародний філологічний часопис*. 2023. Вип. 14, №4. С. 16–23. DOI: [https://doi.org/10.31548/philolog14\(4\).2023.02](https://doi.org/10.31548/philolog14(4).2023.02).
7. Ольховська Н. С. Німецькомовна безеквівалентна лексика: способи відтворення українською мовою. *Міжнародний філологічний часопис*. 2019. Вип. 23, № 2. С. 57–62. DOI: <https://doi.org/10.31548/philolog2019.02.057>.
8. Тупиця О. Ю. Лінгвокультурні аспекти перекладу безеквівалентної лексики. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Філологія*. 2024. № 69. Т. № 2. С. 38–41. DOI: <https://doi.org/10.32782/2409-1154.2024.69.2.10>.
9. Німецько-український термінологічний словник Nuterm / уклад. та ред.: М. А. Сайко. URL: <https://nuterm.org/>.
10. Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). URL: <https://www.dwds.de/>.
11. Abschnittskontrolle statt Blitzer? *Verkehrsrecht-fuer-alle.de*. URL: <https://www.verkehrsrecht-fuer-alle.de/blog/abschnittskontrolle-statt-blitzer.html> (Zugriffsdatum: 06.12.2025).
12. Weigel U., Giese A. (2025, Januar 24). Section Control eingestellt: Alle Infos zum Tempo-Messverfahren. *ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*. URL: <https://www.adac.de/verkehr/recht/bussgeldpunkte/section-control/> (Zugriffsdatum: 10.11.2025).
13. Meller A. Elefantenrennen auf deutschen Autobahnen – Langsamer Lkw-Überholvorgang erklärt. *MT onroad*. URL: <https://mtonroad.com/de/news/elefantenrennen-auf-deutschen-autobahnen-langsamer-lkw-uberholvorgang-erklart> (Zugriffsdatum: 06.12.2025).
14. Recker, B. «Blindflug» bei Handynutzung am Steuer. *VDI Nachrichten*. – *Das Nachrichtenportal für Ingenieure*. URL: <https://www.vdi-nachrichten.com/technik/automobil/blindflug-bei-handynutzung-am-steuer/> (Zugriffsdatum: 08.11.2025).
15. Heskamp D. Vertrauensgrundsatz. *Rechtsanwalt Dr. Dieter Heskamp*. URL: <https://www.kanzlei-heskamp.de/gesetze/stvo/vertrauensgrundsatz/> (Zugriffsdatum: 05.12.2025).
16. Hammerich P. Drängler im Straßenverkehr: Welche Sanktionen drohen? *Bußgeldkatalog*. URL: <https://www.bussgeldkatalog.org/draengler/> (Zugriffsdatum: 27.11.2025).
17. Fahruntüchtigkeit: Begriff, Bedeutung und Einordnung. *MTR Legal Rechtsanwälte*. URL: <https://www.mtrlegal.com/wiki/fahruntuechtigkeit/> (Zugriffsdatum: 28.11.2025).
18. Hammerich P. Nachtrunk – Lässt sich Alkoholgenuss nach der Tat nachweisen? *Bußgeldkatalog*. URL: <https://www.bussgeldkatalog.org/nachtrunk/> (Zugriffsdatum: 27.11.2025).
19. Hammerich P. Verwarnungsgeld: Niedrige Geldbuße bei Ordnungswidrigkeiten. *Bußgeldkatalog*. URL: <https://www.bussgeldkatalog.org/verwarnungsgeld/> (Zugriffsdatum: 27.11.2025).
20. Voigt M. Punkte in Flensburg: Wie funktioniert das Punktesystem? *rightmart.de – Die Nr. 1 für Verbraucherrecht*. URL: <https://rightmart.de/ratgeber/punkte-in-flensburg> (Zugriffsdatum: 09.11.2025).
21. Fahreignungsseminar. *Kraftfahrt-Bundesamt*. URL: <https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/F/Fahreignungsseminar.html> (Zugriffsdatum: 05.12.2025).

22. Voigt M. Fahrtenbuchauflage: Das sollten Sie wissen. *rightmart.de – Die Nr. 1 für Verbraucherrecht*. URL: <https://rightmart.de/ratgeber/fahrtenbuchauflage> (Zugriffsdatum: 09.11.2025).
23. Zollner P. Fahranfänger: Was gilt bei Probezeit, Tempolimits und Alkoholverbot. *ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*. URL: <https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/fahranfaenger/> (Zugriffsdatum: 14.11.2025).
24. Umweltplakette: Wannbraucht ihrsie und wann nicht? – bussgeldkatalog.org. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=wNVdbbMWdIM> (Zugriffsdatum: 22.12.2025).
25. Kroher T. HU und AU: Alles Wissenswerte zum «TÜV». *ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/repaur-pflege-wartung/hu-und-au/hu-und-au/> (Zugriffsdatum: 27.11.2025).
26. BOS-Funk. *Bundesamt für Strahlenschutz*. URL: https://www.bfs.de/DE/themen/emf/hff/quellen/bos/bos_node.html (Zugriffsdatum: 27.11.2025).
27. Schulweghelfer*innen. *Stadt Erlangen*. URL: <https://erlangen.de/aktuelles/schulweghelfer> (Zugriffsdatum: 09.11.2025).

Slavova V., Saiko M. When the Linguistic GPS Loses its Signal: Lacunae in Road Transport Terminology

Summary. The relevance of the proposed investigation is determined by the absence of a comprehensive analysis of nominative and absolute lacunae (gaps) in Ukrainian road transport terminology in comparison with German, which hinders communication and full understanding of specific terms by Ukrainians living in Germany. The research aims to collect, systematize, and describe lacunae in the road transport terminology system, as well as to propose an adapted translation.

The research is grounded in a systemic paradigm wherein the authors draw on both general and lexico-semantic theories of contrastive terminology and special theories of translation studies. The proposed situational bilingual study employs

a descriptive framework. The methods of data analysis comprise comparison, systematization, analytics, and reflection.

The comprehensive investigation of road transport terminology has revealed the presence of nominative and absolute lacunae in the designation of road surface markings and traffic signs, infrastructure elements, traffic organization, and road safety, including the activities of specialized authorities and institutions. The study has established that the identified gaps stem from differences in normative and legal regulation, as well as from the specifics of road transport organization in Ukraine and Germany. The meanings of the identified lacunae have been described in detail along with possible variants for their reproduction in Ukrainian. The obtained results can be applied to enhance Ukrainian drivers' orientation in the German road traffic environment and contribute to further terminological research and lexicographical practice.

The contrastive analysis of the parallel texts *Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung* and *the Rules of the Road of Ukraine*, along with related texts, indicates that absolute lacunae dominate in the Ukrainian road transport terminology, owing to the absence of certain traffic organization methods codified in German practice. Simultaneously, nominative lacunae have been identified, reflecting the lack of established linguistic designations for certain elements of the Ukrainian road transport system.

Key words: terminology, road transport terminology, nominative lacunae, absolute lacunae, scope of the concept, translation.

Дата першого надходження рукопису
до видання: 14.11.2025

Дата прийнятого до друку рукопису
після рецензування: 11.12.2025

Дата публікації: 31.12.2025