
АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС



Володимир Рошин,
адвокат, аспірант кафедри конституційного,
адміністративного та трудового права
Національного університету
«Запорізька політехніка»
ORCID: 0009-0008-5414-5965

DOI <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2025-60-1>

УДК 656.1:340.134

ПРОБЛЕМИ ТЛУМАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ «ВИПЕРЕДЖЕННЯ» ТА «ОБГІН» ПРИ РОЗГЛЯДІ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

У статті досліджуються проблеми тлумачення термінів «випередження» та «обгін» у Правилах дорожнього руху України (далі – ПДР), що мають ключове значення для забезпечення безпеки дорожнього руху та правильної кваліфікації дій учасників дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Постановка цієї проблеми зумовлена необхідністю усунення нормативної невизначеності, яка призводить до суперечливої правозастосовної практики, помилок під час проведення автотехнічних експертиз та неоднаковості судових рішень у справах про адміністративні та кримінальні правопорушення, пов'язані з ДТП.

У роботі здійснено аналіз положень Віденської конвенції про дорожній рух 1968 року, еволюції відповідних норм у радянських та українських редакціях ПДР. Виділено низку невирішених аспектів, які залишалися

поза увагою попередніх досліджень, зокрема: проблема часткового виїзду на смугу зустрічного руху під час обгону; нормативна невизначеність допустимості випередження справа; правовий статус маневрів у межах однієї смуги; використання узбіччя та смуг гальмування і розгону для випередження. Ці прогалини зумовлюють ризик неправильної інтерпретації дорожньої ситуації та створюють підстави для хибних висновків у справах про ДТП.

Метою статті є комплексне дослідження правового змісту термінів «випередження» та «обгін», визначення критеріїв їх чіткого розмежування, аналіз правозастосовної практики та формулювання пропозицій щодо удосконалення нормативного регулювання. Завданням статті є виявлення суперечностей у чинних ПДР, оцінка їхнього впливу на безпеку дорожнього руху та судову практику, а також визначення напрямів



оновлення правового регулювання маневрування.

У результаті проведеного аналізу обґрунтовується необхідність уточнення нормативних визначень маневрів, закріплення вимоги повного виїзду транспортного засобу на смугу зустрічного руху під час обгону, встановлення чітких критеріїв допустимого випередження справа та пряме врегулювання заборони використання узбіччя й допоміжних дорожніх елементів для випередження. Запропоновані рекомендації спрямовані на підвищення правової визначеності, уніфікацію судової та експертної практики й загальне зміцнення безпеки дорожнього руху.

Однією з ключових умов безпеки дорожнього руху є належне дотримання водіями правил маневрування, зокрема під час здійснення таких складних і потенційно небезпечних дій, як «випередження» та «обгін». Ці терміни закріплені в ПДР України, однак на практиці нерідко трапляються випадки їх змішування або хибного ототожнення, що, у свою чергу, призводить до помилок при правовій кваліфікації дій учасників ДТП та ускладнює встановлення об'єктивної істини під час провадження у справах відповідної категорії. Певна невизначеність у тлумаченні понять «випередження» та «обгін» виявляється як у правозастосовній, так і в судовій практиці, що засвідчується наявністю суперечливих рішень у справах про адміністративні правопорушення та кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху. Окремі колізії виникають також через недосконалість формулювань у чинному нормативному регулюванні, зокрема у визначеннях, наведених у пункті 1.10 ПДР, що потребує як глибокого доктринального осмислення, так і системного підходу до їх практичного застосування.

Актуальність заявленої проблематики зумовлена, з одного боку, високим рівнем аварійності на дорогах України, а з іншого — необхідністю забезпечення однакового застосування норм ПДР у процесі розслідування ДТП, проведенні експертних досліджень та при ухваленні судових рішень. У цьому контексті виникає потреба у аналізі не лише змісту відповідних термінів, а й у виявленні критеріїв, які дозволяють чітко розмежовувати випередження та обгін як правові категорії.

Першоджерелом для формування сучасної термінології дорожнього руху є Конвенція про дорожній рух 1968 року (далі – Конвенція) [1], розроблена у Відні в межах діяльності ООН і ратифікована Україною. Саме положення цієї Конвенції лягли в основу подальшого формування ПДР як у радянський період, так і після здобуття Україною незалежності. Водночас, у її тексті не міститься визначення термінів «обгін» та «випередження», а у статті 11 викладені лише правила їх виконання. Натомість уже в національних ПДР (спершу радянських, а згодом українських) починає формуватися термінологічне розділення, що мало на меті більш точно регламентування різних типів маневрування. Особливої актуальності це набуло у зв'язку з розвитком системи багатошмугових доріг та підвищенням щільності транспортного потоку.

Досліджуючи еволюцію термінів у ПДР, слід зауважити, що термін «обгін» має значно давнішу історію та був успадкований із радянських ПДР, які формувалися під впливом положень Конвенції і діяли на території України ще кілька років після проголошення незалежності. Натомість термін «випередження» у радянських нормативних актах не вживався та з'явився лише з набуттям чинності перших українських ПДР, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 1993 року № 1094 [2]. Таким



чином, перехід до власного правового регулювання зумовив потребу у запровадженні термінологічного розмежування цих маневрів, як інструменту точнішої класифікації дій водіїв в умовах ускладнення дорожнього руху.

У ПДР, затверджених МВС СРСР 5 серпня 1972 року, термін «обгін» визначався як «випередження одного або кількох транспортних засобів, що рухаються, пов'язане з виїздом із займаного ряду» [3]. У наступній редакції ПДР, затвердженій 2 листопада 1979 року, це визначення було доповнене застереженням: «Рух транспортних засобів одного ряду з більшою швидкістю від транспортних засобів сусіднього ряду не розглядається як обгін» [4]. Таким чином, уперше було зроблено спробу нормативно відмежувати поняття обгону від випередження. У редакції ПДР, затвердженій 16 липня 1986 року, термін «обгін» вже визначався як «випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом на смугу (бік проїзної частини) зустрічного руху і наступним поверненням на раніше займану смугу (бік проїзної частини)» [5]. Таким чином, обгін був закріплений як маневр, пов'язаний з виїздом на зустрічну смугу.

В ПДР України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України 10 жовтня 1993 року, вперше було запроваджено два окремих терміни – «випередження» та «обгін». При цьому термін «обгін» набув нового, дещо видозміненого змісту та, по суті, став похідним від поняття «випередження». Так, випередження визначалося як рух транспортного засобу із швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, який рухається по суміжній смузі. Обгін трактувався як випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом із займаного смуги руху і наступним поверненням на неї. При цьому, на відміну від останньої

редакції ПДР СРСР 1986 року, обгін вже не пов'язувався безпосередньо з виїздом на смугу зустрічного руху.

Це положення викликає обґрунтовані сумніви щодо його відповідності принципам правової визначеності. Втрата чіткої вказівки на смугу руху, якою може здійснюватися обгін, розмиває межу між обгоном і випередженням та істотно ускладнює процес правозастосування. У результаті виникає потенціал для неоднозначного тлумачення ситуацій, пов'язаних із маневрами випередження в межах одного напрямку. Така еволюція терміну, попри формальне прагнення до системності, насправді знизила ступінь нормативної чіткості у сфері регулювання дорожнього руху, що дає підстави вважати це зміною на гірше у порівнянні з попередньою, більш визначеною радянською редакцією.

Таким чином, у перших ПДР України формальне розмежування між поняттями «обгін» та «випередження» ґрунтувалося лише на наявності виїзду із займаної смуги руху з обов'язковим подальшим поверненням на неї. Обидва маневри передбачали випередження одного або кількох транспортних засобів, однак лише у випадку обгону законодавець наголошував на зміні смуги з наступним поверненням. При цьому здійснення руху по зустрічний чи попутний смузі не мало значення, що допускало правове отождолення маневрів із різним рівнем дорожньої небезпеки. У підсумку сутнісна відмінність між обгоном і випередженням була зведена до формального критерію виїзду з займаної смуги руху з подальшим поверненням на неї, що ускладнило їх розмежування в правозастосовній практиці.

Неврегульованими залишалися й такі поширені ситуації, як випередження з виїздом із займаної смуги без наступного повернення на неї, а також маневри, під час яких зміна смуги руху здійснювалася вже після завершення

випередження. Оскільки ці дії не відповідали жодному з визначень – ані обгону, ані випередженню та залишилися не класифікованими, що ускладнювало однозначну правову оцінку дій водіїв. Внаслідок цього виникали труднощі в застосуванні приписів ПДР, зокрема щодо заборонених чи дозволених маневрів, а також у кваліфікації дій водіїв у разі настання дорожньо-транспортної пригоди.

Редакція Правил, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 [6], вперше закріпила чітко і вузьке визначення обгону, обмеживши його лише ситуаціями, коли маневр пов'язаний із виїздом на смугу зустрічного руху. Відповідно до нового формулювання, обгін – це випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху і подальшим поверненням на раніше займану смугу. Таке уточнення сприяло відмежуванню випадків, коли випередження здійснюється з виїздом із займаної смуги з наступним поверненням на неї, але без виїзду на зустрічну смугу. Водночас, усі інші маневри випередження, які пов'язані або не пов'язані зі зміною смуги в межах одного напрямку руху, були остаточно виведені за межі поняття «обгін». Таким чином, відбулося нормативне відмежування двох термінів, які набули обмеженого, але чітко визначеного змісту.

У редакції ПДР 2001 року термін «випередження» визначено як рух транспортного засобу із більшою швидкістю, ніж швидкість попутного транспортного засобу, що рухається по суміжній смузі. Це визначення встановлює головну конструктивну умову – наявність суміжної смуги, що робить випередження в межах однієї смуги юридично неможливим, виходячи безпосередньо з тексту терміну. Саме тому законодавець, визначаючи маневр випередження, оперує

категорією «суміжної смуги», закріплюючи модель рядного руху. У цьому контексті випередження в межах однієї смуги руху виключається з огляду на буквальне тлумачення, що повністю узгоджується з концепцією «одна смуга – один автомобіль» [7], яка ґрунтується на функціональній одиничності використання смуги і передбачає, що в межах однієї смуги руху в один і той самий момент часу може здійснювати рух лише один автомобіль у поперечному перерізі дороги. Водій, який рухається в межах своєї смуги, є її єдиним легітимним користувачем, і жоден інший учасник дорожнього руху не має права втручатися у цю просторово-часову зону без належної підстави.

З огляду на це, випередження мотоциклістами автомобілів у межах однієї смуги руху є складним і контроверсійним явищем з точки зору чинних ПДР. Такий маневр на перший погляд може здаватися допустимим, особливо якщо ширина смуги фізично дозволяє виконати його з дотриманням безпечного інтервалу до випереджуваного транспортного засобу. Однак, з урахуванням правової природи смуги руху як індивідуальної просторової зони, такий маневр є юридично проблемним і водночас становить потенційну небезпеку, насамперед для життя та здоров'я самого мотоцикліста.

Судова практика свідчить, про поширеність такого випередження мотоциклістами автомобілів у межах однієї смуги руху, що призводить до небезпечних ситуацій та ДТП. Такі маневри суперечать принципам безпеки дорожнього руху та можуть бути кваліфіковані як порушення правил рядності або створення аварійної ситуації. На практиці нерідко трапляються випадки коли мотоциклісти, в місцях, де обгін заборонено дорожніми знаками або розміткою, маскують свою протиправну поведінку під легітимне «випередження», рухаючись в межах



однієї смуги з автомобілем. Такий підхід не лише не відповідає суті та змісту цього поняття, а й становить навмисне ухилення від обмежень, встановлених для підвищення безпеки дорожнього руху. У цьому контексті концепція «одна смуга – один автомобіль» відіграє важливу превентивну роль, адже чітко дотримання правового режиму смуги як індивідуальної просторової зони руху унеможливає юридичне виправдання подібних небезпечних маневрів і посилює захист учасників дорожнього руху від потенційних ризиків.

Попри достатньо чітко визначення терміну «випередження» у ПДР, відкритим залишається питання щодо правил його виконання в частині допустимого боку його здійснення – ліворуч чи праворуч. На відміну від обгону, який однозначно передбачає його виконання шляхом виїзду на зустрічну смугу (тобто з лівого боку), випередження, згідно з чинним визначенням, не містить прямої вказівки на сторону його здійснення. Водночас, враховуючи загальний обов'язок учасників дорожнього руху рухатися якнайближче до правого краю проїзної частини (п. 11.2 ПДР), випередження зліва стає більш природним і очікуваним варіантом поведінки. Така пріоритетність забезпечує передбачуваність маневру, наближаючи його до конструкції обгону, і підвищує загальний рівень безпеки, мінімізуючи ризик несподіваних дій з правого боку.

У деяких випадках випередження праворуч може бути допустимим, однак за відсутності прямої норми воно може сприйматися як порушення. Це підкреслює необхідність нормативного уточнення щодо правомірності випередження праворуч, з урахуванням сучасних умов інтенсивного та багатосмугового руху. Випередження справа має бути суворо регламентоване і дозволено лише в чітко визначених ситуаціях (наприклад автомобіля,

який повертає ліворуч на перехресті), що забезпечить безпеку та впорядкованість дорожнього руху.

Розглядаючи варіанти виконання випередження з правого боку, слід дійти логічного висновку, що здійснення такого маневру по узбіччю є неправомірним. Узбіччя не належить до смуг руху, не призначене для руху транспортних засобів тож, відповідно, не може використовуватися для випередження. Такий маневр суперечить функціональному призначенню цього елемента дороги та має кваліфікуватися як виїзд за межі проїзної частини без правомірних підстав. Жодна норма ПДР не передбачає можливості виконання випередження по узбіччю, оскільки рух по ньому створює потенційну небезпеку для інших учасників дорожнього руху. У більшості випадків узбіччя мають ґрунтове покриття або лише укріплений верхній шар, що робить їх придатними для зупинки або руху на невеликій швидкості, але не для маневрування на швидкості, характерній для випередження. У випадку зіткнення між автомобілем, який виконує випередження по узбіччю, та транспортним засобом, водій якого здійснює маневр виїзду на узбіччя з метою зупинки відповідно до вимог пункту 15.1 ПДР, у сучасній практиці правозастосування, як правило, протокол про вчинення правопорушення складається щодо останнього. Це обумовлено формальним тлумаченням положень пункту 10.1 ПДР, згідно з яким – перед початком будь-якого маневру водій повинен переконатися, що цей маневр буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху. Такий підхід не враховує того, що рух по узбіччю з метою випередження взагалі не передбачений правилами як допустима поведінка, а отже – є таким, що виходить за межі правомірного способу реалізації права на рух.

Випередження транспортних засобів з правого боку шляхом використання смуг гальмування або розгону так само не може вважатися правомірним. Згадані смуги, згідно з їх функціональним призначенням, слугують для зниження або набору швидкості під час з'їзду чи виїзду на основну проїзну частину, щоб не уповільнювати швидкість руху транспортних засобів, які рухаються по ній. У структурі ПДР немає норм, які б прямо забороняли використання цих смуг для виконання маневру випередження, проте їх використання у спосіб, не передбачений Правилами, може створювати небезпеку як для водіїв, які мають намір здійснити виїзд на основну дорогу, так і для тих, хто рухається по ній.

Складність правозастосування у таких випадках зумовлює ймовірність помилкової правової кваліфікації дій учасників ДТП, коли відповідальність покладається не на особу, яка порушила функціональне призначення дорожнього елемента (виконуючи випередження по узбіччю чи смузі розгону), а на водія, який діяв у межах дозволеного. Ця ситуація потребує як уточнення положень ПДР щодо допустимих способів випередження, так і вироблення усталеної правозастосовної практики, що враховуватиме характер дорожніх елементів та їх цільове призначення.

У науковому та експертному середовищі не існує єдності щодо питання правильного способу виконання обгону як окремого виду маневру. Зокрема, висловлюється позиція, згідно з якою обгін може вважатися здійсненим належним чином навіть у разі часткового виїзду на смугу зустрічного руху – лише лівими колесами транспортного засобу. Такий підхід закріпився в експертній практиці виходячи з буквального тлумачення терміну «обгін», відповідно до якого – це випередження одного або кількох транспортних засобів,

пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху. Однак, на нашу думку, подібне тлумачення є надмірно формалізованим і не враховує конструктивні особливості дорожньої інфраструктури та безпековий зміст обгону як маневру. Для чіткого розуміння іншими учасниками дорожнього руху намірів особи, яка виконує обгін, цей маневр повинен передбачати повне переміщення транспортного засобу на смугу зустрічного руху. В іншому випадку виникає ризик зіткнення, особливо в умовах обгону габаритних транспортних засобів, таких як вантажівки або автобуси, а також з огляду на інерційну поведінку автомобіля під час зміни траєкторії. Отже, частковий виїзд на смугу зустрічного руху (наприклад, лише лівими колесами) навіть при дотриманні безпечного інтервалу, не може вважатися повноцінним обгоном у правовому розумінні, оскільки при цьому порушується просторовий принцип організації дорожнього руху – «одна смуга руху – один автомобіль».

Проведений аналіз чинних положень ПДР свідчить про наявність низки прогалин і суперечностей, що ускладнюють правозастосування у випадках виконання маневрів обгону та випередження, особливо у складних дорожніх ситуаціях або за умов обмеженої пропускну здатності дорожньої інфраструктури. Зокрема, відсутність чітко вираженої вимоги щодо повного виїзду на смугу зустрічного руху під час обгону, а також нормативно не врегульоване питання допустимості використання смуг гальмування, розгону та узбіччя у процесі випередження, або його здійснення в межах однієї смуги – створюють передумови для небезпечної поведінки водіїв та неоднозначної оцінки їхніх дій у разі ДТП.

Сучасне визначення терміну «обгін» фіксує лише формальну ознаку – «виїзд на смугу зустрічного руху», не уточнюючи, чи йдеться про



повне переміщення транспортного засобу, чи можливий лише частковий виїзд на зустрічну смугу (наприклад, лише лівими колесами). Така редакція створює нормативну невизначеність і породжує суперечливу судову практику, в якій одним із вирішальних чинників кваліфікації маневру вважається не стільки його характер, скільки факт торкання зустрічної смуги або перетину розмітки. Окрім цього, нормативна нерегульованість використання допоміжних дорожніх елементів (узбіч, смуг гальмування або розгону) для випередження дає підстави деяким водіям вдаватися до нестандартних маневрів, які не відповідають функціональному призначенню цих елементів і створюють загрозу іншим учасникам дорожнього руху, зокрема тим, хто зупиняється, виїжджає чи повертає відповідно до вимог ПДР.

Проведене дослідження еволюції нормативного регулювання та усталеної правозастосовної практики засвідчує, що проблема тлумачення термінів «випередження» та «обгін» у ПДР України має системний характер і безпосередньо впливає на якість розслідування ДТП, результати автотехнічних експертиз, а також на правильність судових рішень у справах про адміністративні та кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху. Відсутність нормативної однозначності у визначенні цих маневрів породжує конкуренцію підходів

у судовій практиці, а також сприяє використанню водіями небезпечних або неправомірних моделей поведінки, які маскуються під «допустимі» маневри. Ця невизначеність термінології додатково посилюється ігноруванням концепції просторової організації руху «одна смуга – один автомобіль», який забезпечує передбачуваність поведінки учасників руху, створює чіткі межі користування смугою та унеможливорює небезпечні маневри.

Узагальнення проведеного дослідження дає підстави стверджувати, що чинна редакція ПДР не повною мірою відповідає сучасним умовам дорожнього руху, які характеризуються високою інтенсивністю, багатосмуговими магістралями та складною дорожньою інфраструктурою. Нормативне уточнення критеріїв обгону та випередження, закріплення вимоги повного виїзду на зустрічну смугу під час обгону, визначення допустимих випадків випередження справа та пряма заборона виконання випередження по узбіччю та допоміжних елементах дороги сприятимуть усуненню правової невизначеності та підвищенню рівня безпеки. Системне оновлення термінології ПДР, узгоджене з положеннями Віденської конвенції про дорожній рух і сучасною судовою практикою, дозволить зміцнити принцип правової визначеності, підвищити єдність правозастосування та забезпечити справедливу правову оцінку дій учасників дорожнього руху у справах про ДТП.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 р. // ООН. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text. (дата звернення 17.11.2025)
2. Про затвердження Правил дорожнього руху. Постанова Кабінету Міністрів України № 1094 від 31.12.1993 року / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-%D0%BF#Text> (дата звернення 17.11.2025)
3. Правила дорожнього руху: Введені в дію з 1 січ. 1973 р. Із змін. Та доп. від 1 квіт. 1975 р., 1 січ. 1976 р. та 1 січ. 1979 р. – 11-е вид.–К.: Техніка, 1979. – 64 с., мал.
4. Правила дорожнього руху: Введені в дію з 1 лип. 1980 р.–К.: Техніка, 1980. – 50 с., мал.

5. Правила дорожнього руху: Введені в дію з 1 січ. 1987 р. – Таллін: Валгус, 1987. – 96 с., мал.

6. Про Правила дорожнього руху. Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 року / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення 17.11.2025).

7. Рощин В.С. Проблеми тлумачення поняття «смуга руху» про розгляді дорожньо-транспортних пригод. Матер. II Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків 22 трав. 2025 р.) Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця, 2025. 294 с. – С. 219–226.

Рощин В. С. Проблеми тлумачення термінів «випередження» та «обгін» при розгляді дорожньо-транспортних пригод

Стаття присвячена комплексному аналізу проблем тлумачення термінів «випередження» та «обгін» у Правилах дорожнього руху України (ПДР) та з'ясуванню їхнього впливу на правозастосовну практику під час розгляду справ про дорожньо-транспортні пригоди (ДТП). Показано, що ці терміни мають суттєве значення для встановлення механізму ДТП, визначення меж відповідальності водіїв та формування висновків експертів-автотехніків, однак чинні нормативні конструкції містять низку неузгодженостей, які породжують суперечливу судову практику. На основі історико-правового аналізу еволюції відповідних положень Правил, положень Віденської конвенції про дорожній рух 1968 року та рішень національних судів аргументується, що відсутність однозначних критеріїв відмежування випередження від обгону призводить до помилкової інтерпретації маневрів та ускладнює кваліфікацію порушень правил дорожнього руху. Окрему увагу приділено проблемам випередження справа, використання для випередження узбіччя, а також смуг гальмування й розгону. Висвітлені ризики випередження в межах однієї смуги, а також виконання обгону лише з частковим виїздом на зустрічну смугу, що суперечить принципу просторової організації руху «одна смуга – один автомобіль». Обґрунтовано, що нечіткість чинних норм створює можливість для формального, а інколи й довільного тлумачення ПДР, у тому числі в експертній практиці, де технічні висновки нерідко виходять за межі компетенції експерта та фактично замінюють правову оцінку. У статті сформульовано пропозиції щодо вдосконалення нормативного визначення маневрів, передусім шляхом закріплення вимоги повного виїзду на смугу зустрічного руху під час обгону, уточнення допустимих випадків випередження з правого боку та встановлення прямої заборони використання узбіччя й допоміжних елементів дороги для виконання маневрів, не передбачених їх функціональним призначенням. Реалізація запропонованих змін сприятиме підвищенню правової визначеності, забезпеченню передбачуваності дорожньої поведінки та уніфікації правозастосування у сфері безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: обгін, випередження, смуга руху, ПДР, ДТП.

Roshchyn V. Problems of Interpreting the Terms “Passing” and “Overtaking” in the Consideration of Road Traffic Accidents

The article provides a comprehensive analysis of the problems related to the interpretation of the terms “passing” and “overtaking” in the Road Traffic Rules of Ukraine (RTR) and examines their impact on law-enforcement practice in cases involving road traffic accidents (RTAs). It is demonstrated that these terms play a crucial role in establishing the mechanism of an RTA, determining the scope of drivers' liability, and forming the conclusions of auto-technical experts; however, the current regulatory constructions contain a number of inconsistencies that generate contradictory judicial practice. Based on a historical and legal analysis of the evolution of the relevant provisions of the Rules, the provisions of the 1968 Vienna Convention on Road Traffic, and the decisions of national courts, the article argues that the absence of clear criteria for distinguishing passing from overtaking leads to



erroneous interpretations of manoeuvres and complicates the legal qualification of traffic violations. Particular attention is devoted to the problems of passing on the right, the use of the road shoulder for passing, as well as the use of deceleration and acceleration lanes for this purpose. The article highlights the risks associated with passing within a single lane and overtaking with only a partial incursion into the oncoming lane, which contradicts the spatial organisation principle of “one lane – one vehicle”. It is substantiated that the lack of clarity in current regulations creates opportunities for formal, and sometimes arbitrary, interpretation of the RTR, including in expert practice, where technical findings often exceed the expert’s competence and in effect replace legal assessment. The article formulates proposals to improve the regulatory definitions of these manoeuvres, primarily by establishing the requirement of a full transition into the oncoming lane during overtaking, clarifying the permissible cases of passing on the right, and introducing an explicit prohibition on the use of the shoulder and auxiliary road elements for manoeuvres that do not correspond to their functional purpose. Implementation of the proposed changes will enhance legal certainty, ensure predictability of driver behaviour, and promote uniformity in law-enforcement practice within the field of road traffic safety.

Key words: overtaking, passing, traffic lane, Road Traffic Rules (RTR), road traffic accident (RTA).

Дата першого надходження рукопису до видання: 20.11.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 15.12.2025

Дата публікації: 30.12.2025