



Women's Challenges with Riding Bicycles and Motorcycles under Iranian Law

Vahid Agah* 

Associate Professor, Department of Public
International Law, Allameh Tabataba'i
University, Tehran, Iran

Amir Mohammad Imani 

LLM, Public Law, Allameh Tabataba'i
University, Tehran, Iran

1. Introduction

The right to freedom of movement, as a core civil and political right, interacts with other fundamental freedoms, giving rise to new rights in modern societies. Among these, the right of access to vehicles and the ability to drive has become essential due to urban expansion, increased distances between home and workplace, and the growing necessity of mobility. Today, driving and using vehicles is indispensable to daily life, and restrictions on this right can undermine the enjoyment of other fundamental rights, such as the right to work and freedom of movement. Consequently, equal access for men and women must be guaranteed, and any restriction should remain exceptional, justified only under international human rights standards and constitutional principles.

However, In Iran, women's access to vehicles and driving has been ambiguously addressed in legislation, regulations, and judicial

* Corresponding Author: dragah@atu.ac.ir

How to Cite: Agah, V & Imani, A. M., "Women's Challenges with Riding Bicycles and Motorcycles under Iranian Law", The Quarterly Journal of Public Law Research, Vol. 27, No. 90, (2026), 265 - 296. Doi: 10.22054/qjpl.2026.88359.3151.

decisions. This has resulted in limitations—particularly regarding the use of motorcycles and bicycles—which continue to affect women’s ability to fully exercise this right. Although these restrictions have historical roots, they have become a pressing issue in contemporary public law discourse. In this respect, the current study aimed to examine the right to operate a vehicle. The research question is as follows: What legal restrictions exist regarding women’s enjoyment of the right to choose and operate a vehicle under Iranian law?

2. Literature Review

Although the existing literature lacks comprehensive legal analysis, there are a few relevant studies on the topic. For instance, the article “Women’s Cycling and Motorcycling From the Point of View of Islamic Jurisprudence and Law” (Rezvan-Talab et al., 2023) adopted an approach rooted in Islamic jurisprudence (or *fiqh*). They relied on Islamic jurisprudential and narrative sources to examine the permissibility of women’s horseback riding and the potential extension of such rulings to bicycles and motorcycles. Nevertheless, their study concludes with only a cursory reference to the legal status of women’s horseback riding, cycling, and motorcycling in Iran. In another study, titled “Women’s Citizenship Rights and Choice of Means of Transportation,” Zabetian (2017) briefly discussed the issue of women’s cycling considering the Charter on Citizens’ Rights and prevailing social customs. Her analysis focused on the advantages and disadvantages of bicycle use in urban spaces—regardless of gender—and on the necessity of recognizing women’s right to use bicycles. However, this discussion is largely non-legal in nature. It seems that there is no independent or detailed scholarly research on the legal challenges associated with women’s right to operate vehicles.

3. Materials and Methods

The present study employed a descriptive–analytical method to examine the research question. The data was collected through library research.

4. Results and Discussion

The right to freedom of movement, like other rights, interacts with other public freedoms and provides a foundational basis for the emergence and development of new rights. A particularly significant example is the right to operate vehicles. Because of its importance in daily life, this right is now a modern necessity and is closely linked to other human rights. Any denial or restriction of this freedom inevitably undermines the realization of related rights. Although this freedom is not explicitly articulated in international human rights instruments, such silence does not negate its existence. According to the rational relation between *the right to freedom of movement* and *the freedom to choose and operate a vehicle*, the right to drive falls within the protective scope of freedom of movement and the prohibition of discrimination enshrined in these instruments. An examination of the Iranian legal framework reveals that the Constitution—as in Articles 2(6), 3(7-9-14), 19, 20, and 22—implicitly recognizes the right to drive without explicitly naming it. Similarly, statutory laws and regulations address driving-related matters but do not impose any explicit prohibition on women’s use of vehicles.

Nevertheless, legal ambiguities, legislative gaps, and imprecise drafting have allowed for arbitrary interpretations and discretionary enforcement by authorities, resulting in unwritten and discriminatory restrictions. As a result, women have faced unwritten and discriminatory restrictions preventing them from riding certain vehicles, particularly bicycles and motorcycles, in public spaces—despite the absence of any legal prohibition. Such practices contradict constitutional principles, as Articles 22 and 167 establish that any restriction on public rights and freedoms must be grounded in explicit

legal provisions. In the absence of a clear legislative ban, no authority is permitted to impose limitations based on gender or legislative gaps. When the law does not prohibit women from riding bicycles or motorcycles in public spaces, and when the right to drive and obtain a license is recognized equally for all individuals regardless of gender, no official or institution may unilaterally introduce new restrictions by invoking legislative silence or ambiguity. Therefore, women should be able to exercise their right to ride bicycles and motorcycles in public spaces as part of their recognized citizenship rights, provided they comply with general traffic regulations.

It is thus incumbent upon the government, in line with its constitutional obligation to safeguard citizens' rights and eliminate unjust discrimination, to address unlawful practices and repeal unauthorized decrees. Furthermore, legislative reforms should be undertaken, particularly revising the ambiguous Note to Article 20 of the Traffic Violations Law. Such reforms must adhere to the principles of legislative clarity, avoid vague or overly broad language, and include explicit provisions guaranteeing women's right to cycle. These measures would strengthen gender equality, ensure legal certainty, and reinforce the rule of law in Iran.

5. Conclusion

In Iran, the existing restrictions on women's riding bicycles and motorcycles in public spaces arise from ambiguities and deficiencies within transportation laws and regulations, as well as from inconsistent interpretations of these provisions, rather than from any explicit legal foundation. It is thus essential for the government to review and amend transportation regulations, repeal unlawful directives, and enact clear legal provisions to guarantee women's right to cycle. These measures are necessary to ensure that women can exercise this right on an equal basis with men.

Keywords: Freedom of Movement, Women's Rights, The Right to Drive, Bicycling, Motorcycling

چالش‌های زنان در رانندگی دوچرخه و موتورسیکلت در حقوق ایران

دانشیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

وحید آگاه * 

دانش آموخته کارشناسی ارشد حقوق عمومی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

امیرمحمد ایمانی 

چکیده

حق انتخاب وسیله نقلیه و رانندگی با آن به عنوان یکی از حق‌های منشعب از حق بر آزادی رفت و آمد و از نسل اول حقوق بشر است؛ از جمله آزادی‌هایی که به واسطه تحولات پیدایش و توسعه وسایل نقلیه در عرصه شیوه تردد پدید آمد. این پژوهش در پاسخ به پرسش «محدودیت‌های قانونی در خصوص بهره‌مندی زنان از حق انتخاب وسیله نقلیه و رانندگی با آن در حقوق ایران»، جایگاه حق مزبور را در حقوق ایران مورد بررسی قرار داده و به این نتیجه دست یافته که از مفاد قانون اساسی برمی‌آید که حق رانندگی برای زنان در دوچرخه و موتورسیکلت مورد تضمین قرار گرفته و در هیچ‌یک از قوانین و مقررات موضوعه، ممنوعیتی در خصوص رانندگی زنان با انواع وسایل نقلیه وجود ندارد. لیکن تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ که «صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای مردان» را بر عهده فراجا گذاشته و فقدان مقررات مصرح در حوزه دوچرخه‌سواری و برداشت‌های متعارض از مفاد مزبور؛ باعث شده تا در عمل، زنان در بهره‌مندی از این حق با محدودیت‌های تبعیض‌آمیزی مواجه شوند و امکان استفاده از دوچرخه و موتورسیکلت را به عنوان راکب در سطح معابر عمومی نداشته باشند.

واژگان کلیدی: آزادی رفت و آمد، حقوق زنان، حق بر رانندگی، دوچرخه، موتورسیکلت.

مقدمه

حق بر آزادی رفت و آمد به عنوان یکی از مظاهر آزادی‌های فردی، ذیل نسل اول حقوق بشر - حقوق مدنی و سیاسی - جای گرفته است. حقی که همچون سایر حق‌ها در تاثیر و تاثر دوسویه با سایر حقوق و آزادی‌های عمومی قرار داشته و خود، سرمنشا پیدایش و شکل‌گیری حق‌های نوظهور دیگری می‌باشد. حق بر دسترسی به وسایل نقلیه و رانندگی از مهم‌ترین این حق‌هاست که در نتیجه تحولات پیدایش و توسعه وسایل نقلیه در عرصه حمل و نقل و شیوه تردد انسان‌ها پدید آمده و باعث شده تا آنها از آزادی عمل گسترده‌تری در رفت و آمد برخوردار گردند. در تبیین اهمیت این آزادی همین بس که امروزه در نتیجه گسترده‌گی و تغییر بافت شهرها، فاصله میان محل سکونت و کار و نیاز به تحرک، رانندگی و استفاده از وسایل نقلیه به یکی از ملزومات و ضروریات زندگی انسان‌ها تبدیل شده، چنانکه نه تنها تصور زندگی بدون وجود این وسایل، امری دشوار و شاید غیر ممکن است؛ بلکه انکار و تحدیدش می‌تواند باعث شود تا افراد در بهره‌مندی از سایر حق‌ها و آزادی‌های عمومی نظیر حق اشتغال و آزادی رفت و آمد دچار مشکل شده و از کیفیت زندگی آنها کاسته شود. لذا تحقق این حق مستلزم وجود شرایطی است؛ از جمله اینکه زنان و مردان به‌طور مساوی از آن بهره‌مند گردند و تبعیضی میان آنها وجود نداشته باشد. بنابراین تحدید آزادی مزبور امری استثنا بوده و نیازمند رعایت اصول و شرایط مقرر در نظام بین‌المللی حقوق بشر و قانون اساسی هر کشور است.

در ایران اما حق دسترسی به وسایل نقلیه و رانندگی با آنها برای زنان در قوانین و مقررات و آرای قضایی به‌صورت مبهم مورد اشاره قرار گرفته و همین امر سبب شده تا نیمی از جمعیت کشور یعنی بانوان در اعمال و بهره‌مندی از این حق با محدودیت‌هایی مواجه شوند و امکان استفاده کامل از برخی وسایل نقلیه نظیر موتورسیکلت و دوچرخه را به‌طور کامل نداشته باشند. این محدودیت و محرومیت گرچه متعلق به این سال‌ها نبوده و پیشینه‌ای طولانی دارد، اما امروزه به یکی از موضوعات چالش برانگیز در عرصه حقوق عمومی تبدیل شده است. از این‌رو این پژوهش در پاسخ به این پرسش که «چه محدودیت‌های قانونی در خصوص بهره‌مندی زنان از حق انتخاب وسیله نقلیه و رانندگی

با آن در حقوق ایران وجود دارد؟» آزادی مزبور را که تاکنون در ادبیات حقوقی مغفول مانده، با روش کتابخانه‌ای مورد بررسی قرار داده است.

در خصوص پیشینه پژوهش، گرچه تاکنون به صورت پراکنده و تک‌بعدی، پژوهش‌هایی در این زمینه صورت گرفته که از جمله آنها می‌توان به «دوچرخه‌سواری و موتورسواری بانوان از منظر فقه و حقوق» توسط محمدرضا رضوان‌طلب و همکاران (۱۴۰۲)، «حق شهروندی زنان و انتخاب وسیله تردد» توسط الهام ضابطیان (۱۳۹۶) اشاره نمود. اما تاکنون به طور مستقل و تفصیلی به تبیین و تحلیل چالش‌های حقوقی حق زنان در رانندگی با وسایل نقلیه پرداخته نشده است.

بند نخست- جایگاه حق رانندگی در حقوق بشر و حقوق ایران

۱. حق رانندگی و جایگاه آن در نظام بین‌الملل حقوق بشر

«آزادی رانندگی» عبارت است از اینکه شخص در رانندگی و مسافرت با انواع وسایل نقلیه اعم از موتوری و غیرموتوری، زمینی، دریایی و هوایی و همچنین عمومی و خصوصی، آزاد است و دولت و یا هیچ شخص دیگری نمی‌تواند در این زمینه مانع او شود. این آزادی، مطلق نبوده و بهره‌مندی از آن تابع سلسله مقرراتی نظیر آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، آیین‌نامه موسسات حمل و نقل و ... است که همگان ملزم به رعایت آنها می‌باشند. چراکه الزامات ناشی از نظم و امنیت عمومی، تدوین مقررات دقیق و حساب شده‌ای در زمینه رانندگی و مسافرت با انواع وسایل نقلیه را ایجاب می‌نماید تا از این طریق نه تنها نظم و امنیت عمومی در معرض خطر وسایل نقلیه که امروزه امری گسترده و همه‌گیر شده قرار نگیرد،^۱ بلکه ایمنی راه‌ها، جان افراد و نظم در عبور و مرور نیز تامین شده و از امکان برخورد و تعارض این حق با سایر حق‌ها و آزادی‌های عمومی نیز جلوگیری شود و زمینه بهره‌مندی شایسته از آن فراهم گردد.

این حق به عنوان یکی از مظاهر آزادی‌های شخصی و مدنی، ذیل نسل اول حقوق بشر یا همان حقوق مدنی و سیاسی قرار می‌گیرد. در نسل اول از یک سو دولت با عدم مداخله،

۱. سید ابوالفضل قاضی شریعت‌پناهی، *بایسته‌های حقوق اساسی*، چاپ پنجاه و چهارم (تهران: میزان، ۱۳۹۵) ص ۱۴۷.

گام بلندی در اجرای حق‌ها و آزادی‌ها برمی‌دارد و از سوی دیگر دولت موظف به تضمین و جلوگیری از نقض آزادی‌هاست.

در حال حاضر هیچ چارچوب حقوقی در قالب کنوانسیون، اعلامیه و یا قطعنامه وجود ندارد که در آن صراحتاً ذکر از حق مستقل به نام «حق راندگی» به میان آمده باشد. این عدم تصریح ممکن است از جهت حمایت و تضمین اجرا مشکل ساز باشد، اما هیچگاه نمی‌تواند نافی وجود آن باشد. اما با توجه به نقش این حق در بهره‌مندی از آزادی تردد، با استفاده از رویکردی اشتقاقی به عنوان یکی از حقوق منشعب از آزادی رفت و آمد قابل اصطیاد است. توضیح اینکه با تدقیق در مفاد ماده ۱۳ اعلامیه جهانی حقوق بشر و همتای آن در سایر اسناد حقوق بشری^۱ و تاریخچه تصویب آن می‌توان دریافت که نگارندگان این اسناد به دنبال آن بوده‌اند که با استفاده از اطلاق عبارت «عبور و مرور آزادانه» و بیان عام موجود در این اسناد، تضمین و حمایت از حق برآزادی رفت و آمد را به کلیه اشکال و لوازم بهره‌مندی از آن نیز تسری دهند و توانایی دولت برای تحدید آن را محدود نمایند. ضمن آنکه حق مذکور را فارغ از جنسیت و به صورت برابر برای همگان به رسمیت می‌شناسند. به بیان بهتر، حق فرد در رفت و آمد و بهره‌مندی از آن محدود به جلوه و شیوه خاصی که دولت تنها در قالب آن، بهره‌مندی از آزادی تردد را محترم شمرده و در آن دخالت ننماید نیست و فرد می‌تواند آزادانه از میان مصادیق و لوازم گوناگون رفت و آمد، دست به انتخاب زده و آن را اعمال کند.

در واقع ملازمه عقلانی میان آزادی تردد و لوازم آن ایجاب می‌نماید که به واسطه همبستگی و تعاملی که میان این حق و لوازم آن وجود دارد، تضمین موجود در این اسناد تنها محدود به این حق نباشد و کلیه لوازم عقلی، ذاتی و عرفی اعمال و استیفای آن را نیز دربرگیرد. چراکه هرگونه محدودیتی در این لوازم می‌تواند آزادی تردد را متاثر ساخته و

۱. از جمله دیگر اسنادی که حق بر آزادی رفت و آمد را به رسمیت شناخته‌اند: مواد ۱۲ و ۱۳ کنوانسیون حقوق مدنی و سیاسی (۱۹۶۶)، مواد ۹ و ۱۰ کنوانسیون حقوق کودک (۱۹۸۹) و مواد ۱ و ۱۵ کنوانسیون محو کلیه اشکال تبعیض علیه زنان (۱۹۷۹).

منجر به محرومیت و محدودیت شخص در بهره‌مندی از آن گردد و استقلال فردی او را مخدوش نماید.

۲. جایگاه حق راندگی در حقوق ایران

۲-۱. قانون اساسی

حق راندگی از جمله آزادی‌هایی است که در هیچ یک از اصول قانون اساسی به صراحت مورد اشاره قرار نگرفته؛ اما این عدم تصریح بدین معنا نیست که قانون مزبور نسبت به این حق بی تفاوت بوده و آن را به رسمیت نشناخته چرا که می‌توان با استفاده از عموم و شمول مفاد عبارات به کار رفته در پاره‌ای از اصول این قانون نظیر «آزادی و کرامت انسانی» در مقدمه و بند ۶ اصل ۲، «تامین آزادی‌های مدنی و سیاسی»، «ایجاد امکانات عادلانه برای همه در تمام زمینه‌های مادی و معنوی»، «تامین حقوق همه‌جانبه افراد» در اصل ۳، «برخورداري از حقوق مساوی» در اصل ۱۹، «برخورداري از همه حقوق انسانی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی» در اصل ۲۰ و مصونیت حقوق افراد از تعرض در اصل ۲۲، دریافت که نگارندگان این قانون به دنبال آن بودند که با استفاده از عبارات فوق بدون آنکه حقوق و آزادی‌های عمومی را محدود به موارد مصرح در این قانون نمایند، سایر حقوق و آزادی‌هایی را که در این قانون صراحتاً ذکر از آنها به میان نیامده را هم به شرط آنکه مغایرتی با موازین اسلام، مصالح عمومی و حقوق دیگران نداشته باشد، به رسمیت بشناسند تا همگان فارغ از جنسیت و به صورت برابر از آنها برخوردار شوند. در تایید این برداشت می‌توان به مشروح مذاکرات مجلس بررسی نهایی قانون اساسی اشاره نمود که در خصوص هدف از به کارگیری واژه «حقوق» در اصل ۲۲ ق.۱. مقرر داشته: «مواردی را که حق وجود دارد، اما کلمه حیثیت، مسکن، شغل شامل آن نمی‌شود، آنها را هم آورده باشیم و بگوییم تعرض به هیچ یک از حقوق افراد مجاز نیست و همه افراد از تعرض مصون هستند، مگر به حکم قانون».^۱ به عبارت دیگر واژه حقوق در این اصل، دلالت

۱. صورت مشروح مذاکرات مجلس بررسی نهایی قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، جلد اول (تهران: اداره کل امور فرهنگی و روابط عمومی مجلس شورای اسلامی، ۱۳۶۴) ص ۶۳۳.

بر سایر حق‌هایی دارد که در این قانون ذکری از آنها به میان نیامده و در ذیل حیثیت، مسکن و شغل نیز قرار نمی‌گیرند که از جمله این موارد می‌توان به آزادی تردد و به طبع حق رانندگی به‌عنوان جلوه‌هایی از حق‌های مدنی و سیاسی اشاره نمود همانطور که در نظریه شماره ۴۰۴۱ مورخ ۱۳۶۴/۵/۱ شورای نگهبان نیز عنوان شده، دولت وظیفه دارد به موجب بند ۷ اصل ۳ ق.ا. با به‌کارگیری همه امکانات خود آن را برای همگان تامین نماید.

۲-۲. آزادی رانندگی زنان در حقوق موضوعه

در منشور حقوق شهروندی، ذیل فصلی با عنوان «حق تابعیت، اقامت و آزادی رفت و آمد» در ماده ۴۸ با استناد به اصل ۳۳ ق.ا. حق بر آزادی رفت و آمد اعلام شده و بر مبنای آن می‌توان گفت منشور به موجب این ماده، آزادی رانندگی را مورد پذیرش قرار داده اما مقررات دیگری نیز وجود دارد که صریح‌تر هستند. چنانکه قانون مجازات اسلامی در بند «ث» ماده ۲۱ و ماده ۳۱، منع حق رانندگی و اشتغال به آن را به‌عنوان یکی از انواع مجازات‌های تکمیلی مورد اشاره قرار داده است. در مقررات دیگر همچون ماده ۱ آیین‌نامه صدور انواع گواهینامه رانندگی ۱۳۹۰، ماده ۹ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۸۹ و ماده ۱۴ قانون هواپیمایی کشوری ۱۳۲۸ نیز، گرچه صراحتاً ذکری از حقی مستقل به نام «آزادی رانندگی» به میان نیامده، اما این مفاد با منوط نمودن رانندگی انواع وسایل نقلیه به رعایت شرایط و ضوابطی همچون اخذ گواهینامه متناسب با آن وسیله، آزادی رانندگی را مورد پذیرش قرار داده‌اند. در واقع مقنن با وضع این قبیل مفاد به دنبال آن بوده که آزادی رانندگی را مورد پذیرش قرار داده و بستری امن برای تردد با وسایل نقلیه و رانندگی با آنها فراهم نماید که ازجمله این ضوابط می‌توان به لزوم اخذ گواهینامه اشاره نمود.

اهمیت این موضوع در بهره‌مندی از آزادی رانندگی، آنچنان است که به غیر از تعداد محدودی از وسایل نقلیه غیرموتوری نظیر دوچرخه، اسکیت و ... که نیازی به اخذ گواهینامه ندارند؛ مقنن، رانندگی بدون گواهینامه با سایر وسایل نقلیه را جرم‌انگاری نموده و برای آن مجازات تعیین نموده است. در همین راستا می‌توان به ماده ۷۲۳ ق.م.ا و بند «ج» ماده ۲۸ قانون هواپیمایی کشوری اشاره نمود که با اشاره به «اصل ممنوعیت رانندگی بدون گواهینامه» چنین امری را جرم‌انگاری نموده‌اند. چه اینکه مواد فوق، خود متضمن پذیرش

مقید آزادی رانندگی نیز می‌باشند. از این رو می‌توان حق به دست آوردن گواهینامه و مدارک مورد نیاز رانندگی با وسایل نقلیه را با توجه به همبستگی که میان آنها وجود دارد، جزئی از آزادی رانندگی دانست که می‌بایست برای کلیه افراد واجد شرایط صادر گردد. به عبارتی، صلاحیت دولت در صدور گواهینامه برای افراد واجد شرایط، صلاحیتی تکلیفی است. لذا دولت نمی‌تواند جز در مواردی که قانون معین نموده، از صدور مجوزهای رانندگی برای افراد واجد شرایط خودداری نماید چرا که هرگونه اقدامی نظیر عدم صدور، تاخیر در صدور، عدم تمدید، تاخیر در تمدید اعتبار و یا اخذ بدون مبنای قانونی این اسناد از افراد می‌تواند منجر به نقض آزادی رانندگی گردد.

بند دوم- محدودیت‌های حقوقی زنان در رانندگی وسایل نقلیه در حقوق ایران

بررسی قوانین و مقررات و رویه عملی حاکم بر جامعه، موید آن است که موتور سیکلت و دوچرخه تنها وسایلی هستند که بانوان امکان استفاده از آنها را به عنوان راکب در معابر عمومی به عنوان یک کنش روزمره نداشته و در استفاده از سایر وسایل نقلیه اعم از زمینی، دریایی و هوایی به عنوان راکب، ممنوعیتی برای آنها وجود ندارد. اما چرا بانوان امکان استفاده از این وسایل را ندارند؟ آیا در قوانین و مقررات، ممنوعیتی در خصوص استفاده بانوان از دوچرخه و موتور سیکلت به عنوان راکب در معابر عمومی وجود دارد؟ پیش از پاسخ به این پرسش، با توجه به اینکه مسئله خروج زن از منزل به عنوان یکی از موانع زنان در بهره‌مندی از آزادی تردد و بالطبع، حق رانندگی^۱، همچنین مبانی فقهی دوچرخه‌سواری

۱. از جمله نتایج ریاست مرد بر خانواده، مسئله خروج زن از منزل به اذن شوهر است که گرچه در قوانین و مقررات، ماده صریحی در این خصوص وجود ندارد، اما از نظر منابع روایی و فقهی بسیار غنی است. البته باید توجه داشت این ریاست، مطلق نبوده و شوهر نمی‌تواند هر طور بخواهد آن را اعمال نماید و بدون دلیل موجه مانع از خروج زن از منزل شود، زیرا چنین امری سوءاستفاده از حق قلمداد می‌گردد که مطابق اصل ۴۰ ق.ا. و قاعده لاضرر ممنوع است. برای مطالعه بیشتر ر.ک: فرهاد پروین و وحیده حسینی، «شرایط، قلمرو و آثار فقهی و حقوقی ریاست زوج در رابطه با زوجه»، پژوهش‌های حقوق خصوصی، دوره ۱، شماره ۲، (۱۳۹۲)، صص ۹۴-۶۵.

و موتورسواری زنان،^۱ مورد توجه برخی از نویسندگان قرار گرفته؛ از تکرار آنها خودداری می‌شود و مباحث فقهی نیز، حدیث مفصل دیگری می‌طلبد که موضوع این مقاله نیست.

۱. عدم امکان استفاده از دوچرخه در معابر عمومی

گرچه ریشه این اختلاف به اوایل دهه ۷۰ باز می‌گردد اما نخستین بار دادستان اصفهان بود که در ۲۴ اردیبهشت ۹۸ اعلام کرد بر طبق فتوای علما و همچنین بر اساس قانون، دوچرخه سواری بانوان در فضاهای عمومی، فعل «حرام» است و به نیروی انتظامی اعلام شد اگر مواردی از دوچرخه سواری بانوان در سطح شهر دیده شد، اول به صورت محرمانه تذکر داده و اگر فرد مدارک هویتی دارد از وی دریافت شود و در غیر این صورت، دوچرخه توقیف شود. بعدها نیز دادستان طرجه شاندیز در اظهاراتی مشابه عنوان داشت بر اساس مصوبه ستاد امر به معروف و نهی از منکر این شهرستان و طبق فتوای برخی از مراجع که دوچرخه سواری بانوان را در انظار عمومی حرام دانسته‌اند، دوچرخه سواری بانوان در این شهرستان ممنوع است.^۲ گرچه پس از این اظهارات، ممنوعیت دوچرخه سواری بانوان از سوی مقامات قوه قضاییه به شرط رعایت پوشش مناسب، تکذیب شد اما آنچه امروزه در عمل رخ می‌دهد خلاف آن است. چراکه همچنان شاهد صدور دستورات و مصوباتی مشابه در خصوص ممنوعیت دوچرخه سواری بانوان در اماکن عمومی و برخورد قهری با آنها هستیم. در حالی که بانوان در سنین کودکی می‌توانند از دوچرخه در فضاهای عمومی نظیر خیابان‌ها استفاده کنند، اما همین که بزرگتر می‌شوند و به سنین بالاتر می‌رسند، علی‌رغم داشتن مهارت در استفاده از این وسیله، با محدودیت در محل تردد مواجه شده و در بسیاری از موارد، از دوچرخه سواری آنها در معابر عمومی جلوگیری می‌شود.^۳

۱. بررسی حکم فقهی سوارکاری بانوان موید آن است که دلیل شرعی در خصوص ممنوعیت این عمل برای بانوان وجود نداشته و به موجب اصل اباحه و براءت، حکم اولیه عمل موتورسواری و دوچرخه سواری برای بانوان مجاز و مباح است. برای مطالعه بیشتر ر.ک: محمدرضا رضوان‌طلب و همکاران، «دوچرخه سواری و موتورسواری بانوان از منظر فقه و حقوق»، فقه و حقوق خانواده، دوره ۲۸، شماره ۷۸، (۱۳۹۲)، صص ۳۰-۵.

۲. روزنامه هم‌میهن، «رکاب‌زنی ممنوع»، ۳۰ تیر ۱۴۰۱، بازبینی شده در ۲۸ شهریور ۱۴۰۴:

hammihanonline.ir/fa/tiny/news-198.

۳. الهام ضابطیان، «حق شهروندی زنان و انتخاب وسیله تردد»، هفت شهر، شماره‌های ۵۷-۵۸، (۱۳۹۶)، ص ۱۸۹.

همین راستا می‌توان به عدم امکان استفاده بانوان از سرویس دوچرخه‌های اشتراکی نظیر «بایدو» در سطح معابر عمومی به عنوان یکی از خدمات شهرداری‌ها در برخی از نقاط کشور اشاره نمود. با این توضیح که در مقررات سرویس‌های مذکور، ذکری از این ممنوعیت به میان نیامده اما عملاً سرویس‌های مذکور تنها در محیط پارک‌های بانوان برای زنان در دسترس است. لذا قدری تأمل در مقام تحلیل این وضعیت، این پرسش را به ذهن متبادر می‌نماید که آیا جهات مذکور می‌تواند مانع از دوچرخه‌سواری بانوان در معابر عمومی شود؟ برای پاسخ به این پرسش، هر یک از جهات فوق به شرح ذیل مورد بررسی قرار می‌گیرد:

۱-۱. تمایز قانون و فتوای برخی از فقها در حرمت دوچرخه‌سواری بانوان در

معابر عمومی

از جمله دلایلی که در رابطه با ممنوعیت دوچرخه‌سواری بانوان در معابر عمومی مورد اشاره قرار گرفته، استناد به آرا و نظرات برخی از فقهاست که قائل به حرمت عمل مورد بحث در معابر عمومی هستند.^۱ لیکن آنچه که این استدلال را مخدوش می‌نماید، تفاوت میان فتوا و قانون است. با این توضیح که قانون از جنس انشاء، ایجاد و وضع است و اطاعت از آن بر همگان واجب است، چه مقلد مجتهد خاصی باشند و چه نباشند؛ لیکن فتوا تنها برای مقلدین مجتهدی خاص اعتبار دارد. چه اینکه در صورت تراحم فتوا با قانون، این فتواست که نقض می‌گردد و قانون هیچگاه نمی‌تواند به وسیله فتوا نقض شود.^۲ به بیان بهتر، معیار اصلی و اولیه در بهره‌مندی از حقوق و آزادی‌های عمومی و تحدید حدود آنها قانون است. در همین راستا اصل ۱۶۷ ق.ا. اشعار می‌دارد: «قاضی موظف است کوشش کند حکم هر دعوا را در قوانین مدونه بیابد و اگر نیابد با استناد به منابع معتبر اسلامی یا فتاوی معتبر حکم

۴. برای مثال ر.ک: ناصر مکارم شیرازی و ابوالقاسم علیان‌نژادی، *استفتائات جدید*، جلد اول، چاپ دوم (قم: مدرسه الإمام علی بن ابی طالب (ع)، ۱۴۲۷ق) ص ۵۲۶. و لطف‌الله صافی گلپایگانی، *جامع الأحکام*، جلد دوم، چاپ چهارم (قم: دفتر تنظیم و نشر آثار حضرت آیت الله العظمی صافی گلپایگانی، ۱۳۸۵) ص ۱۵۵.

۵. فریبا علاسونند، «ماهیت و کارکرد قانون در مقایسه با فتوا»، *مطالعات جنسیت و خانواده*، سال ۲، شماره ۲، (۱۳۹۳)، ص ۱۵.

قضیه را صادر نماید ...». در این اصل، نخستین منبع مورد استناد قانون عنوان شده است البته قانونی که وفق اصل ۴ ق.ا. خلاف شرع و موازین اسلامی نباشد. لذا گرچه فتوای قائلان به حرمت مطلق دوچرخه سواری بانوان در معابر عمومی برای مقلدان آنها اعتبار دارد اما این الزام، شخصی و فردی بوده و ماهیت و اعتبار قانونی (ضمانت اجرای قانونی) ندارد که بخواهد مبنای برخورد با شهروندان و محرومیت آنها از حقوق شهروندی قرار گیرد. در تایید این برداشت می توان به نظر مشورتی شماره ۲۵۳۰/۷ مورخ ۷/۴/۷۲ اداره حقوقی قوه قضاییه اشاره نمود که اشعار می دارد: «در قوانین جاریه برای نفس ارتکاب حرام، مجازاتی تعیین نشده است». کما اینکه استفتا از فقهای متاخر تنها محدود به حرمت مطلق دوچرخه سواری بانوان نیست و برخی رویکرد متفاوتی نسبت به این قضیه داشته و آن را به طور مطلق، امری مجاز تلقی نموده اند که از جمله این فقها می توان به آیت الله منتظری^۱ اشاره نمود.

۲-۱. مصوبات ستاد امر به معروف و نهی از منکر

الف- عدم صلاحیت ستاد امر به معروف و نهی از منکر

حقوق عمومی مبتنی بر صلاحیت است و اصل بر عدم صلاحیت کارگزاران سیاسی و اجرایی است، مگر آنکه به صورت ایجابی این صلاحیت در متن قوانین، مورد اشاره قرار گرفته باشد. مقامات عمومی باید تنها اختیاراتی را اعمال نمایند که قانون به آنها سپرده و به نحوی این اختیار را اعمال نمایند که قانون مشخص نموده،^۲ چراکه اگر تصمیم، اقدام، عمل یا مقرراتی توسط نهاد یا مقام فاقد صلاحیت اتخاذ شود، این امر فاقد اعتبار قانونی بوده و محکوم به لغو، ابطال و بی اعتباری حقوقی و قانونی است. به تعبیر دیگر، این اقدام یا تصمیم ایجاد نمی گردد.^۳ در رابطه با مصوبات مورد بحث نیز وضع بر همین منوال است. چراکه بر خلاف آنچه که عنوان می شود مقنن در ماده ۱۶ قانون حمایت از آمران به

۱. ر.ک: حسینعلی منتظری، رساله استفتائات، جلد دوم، چاپ سوم (تهران: سایه، ۱۳۸۴) صص ۲۳۸-۲۳۹.

۲. مهدی هداوند، «نظارت قضایی: تحلیل مفهومی، تحولات اساسی»، حقوق اساسی، دوره ۵، شماره ۹، (۱۳۸۷)، ص ۱۴.

3. Sir William Wade & Christopher Forsyth, *Administrative Law* (London: Clarendon Press, 1994) at 43.

معروف و ناهیان از منکر مصوب ۹۴/۱/۲۳ که در ۱۲ بند، حدود وظایف ستاد امر به معروف و نهی از منکر را مورد اشاره قرار داده، ذکر از اختیار و صلاحیت تشخیص مصادیق مجرمانه و جرم‌انگاری اعمال و همچنین تحدید حقوق و آزادی‌های عمومی برای این مرجع به میان نیاورده و حتی با موسع‌ترین تفسیرها نیز نمی‌توان چنین صلاحیتی را از مفاد عبارات موجود در این ماده برای آن استنباط نمود. گذشته از عدم تصریح مقنن در قانون مزبور، طبق اصول ۵۸، ۷۱ و ۸۵ ق.ا. تحدید حقوق و آزادی‌های عمومی و جرم‌انگاری و کیفرگذاری، در صلاحیت انحصاری مجلس شورای اسلامی قرار دارد.

لذا نه تنها هیچ مقام و مرجع دیگری نمی‌تواند در جهات مزبور مداخله و تصمیم‌گیری نماید بلکه حتی اگر مجلس هم بخواهد نمی‌تواند صلاحیت وضع مقرره در جهات مزبور را به مرجع دیگری واگذار نماید. بدین ترتیب هرگونه مداخله در این جهات از جانب مرجع دیگری غیر از مجلس، امری غیر قانونی و محکوم به ابطال است. لذا از آنجا که این ستاد صلاحیت صدور چنین مصوباتی را ندارد و وفق تبصره ۲ ماده واحده لایحه قانونی عدم شمول مقررات قانون کار درباره کارکنان نهادهای انقلابی مصوب ۱۳۵۹ شورای انقلاب جمهوری اسلامی، نهادی انقلابی است؛ مصوبه مزبور به موجب بند ۱ ماده ۱۲ قانون دیوان عدالت اداری در هیات عمومی دیوان قابل ابطال است.

ب- محرومیت از خدمات عمومی

خدمات عمومی به عنوان یکی از مفاهیم اصلی حقوق عمومی و سنگ بنای حقوق اداری و فلسفه وجودی دولت‌هاست. خدمات عمومی، فعالیت‌هایی هستند که نهادهای عمومی یا خصوصی، زیر نظر اشخاص عمومی برای تأمین نیازهای همگانی انجام می‌دهند،^۱ همه افراد جامعه باید به طور یکسان از آنها برخوردار شوند و نباید مثلاً هیچ ویژگی، باعث ایجاد امتیاز و یا مانع در برخورداری از این خدمات گردد.^۲ لیکن مصوبات مزبور سبب شده تا بانوان امکان استفاده از سرویس دوطرفه‌های اشتراکی به عنوان یکی از مصادیق خدمات

۱. محمدجواد رضایی‌زاده و داوود کاظمی، «بازشناسی نظریه خدمات عمومی و اصول حاکم بر آن در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران»، فقه و حقوق اسلامی، سال سوم، شماره پنجم، (۱۳۹۱)، ص ۲۴.

۲. محمد امامی و کوروش استوارسنگری، حقوق اداری، جلد اول، چاپ دوازدهم (تهران: میزان، ۱۳۸۹)، ص ۳۸.

عمومی ارائه شده توسط شهرداری‌ها در سطح معابر عمومی را نداشته باشند. امری ناقض اصل برابری در بهره‌مندی از خدمات عمومی که مقنن علاوه بر اصول ۳ (بندهای ۹ و ۱۴)، ۱۹ و ۲۰ ق.ا. در مواد ۸ و ۶۸ منشور حقوق شهروندی^۱ و ماده ۲۷ قانون مدیریت خدمات کشوری^۲ آن را مورد اشاره قرار داده است. این سرویس‌ها به‌عنوان بخشی از خدمات عمومی، متعلق به تمام افراد است و همگان باید به‌طور مساوی از آن بهره‌مند گردند و تبعیضی میان آنها وجود نداشته باشد.

پ- نقض آزادی‌های عمومی

وفق اصل ۹ ق.ا. هیچ مقامی حق ندارد به نام حفظ استقلال و تمامیت ارضی، آزادی‌های مشروع را هرچند با وضع قوانین و مقررات سلب نماید. حال آنکه این مصوبات به سبب ممنوع نمودن دوچرخه‌سواری بانوان نه تنها منجر به نقض آزادی رانندگی و انتخاب وسیله نقلیه به‌عنوان یکی از نتایج منطقی حق بر آزادی رفت و آمد می‌شوند، بلکه حق تعیین سرنوشت یا حق خودتصمیم‌گیری که در اصل ۵۶ ق.ا. برای همگان به رسمیت شناخته شده را نیز سلب می‌نماید. با این توضیح که حق تصمیم‌گیری فرد، ناشی از ویژگی خودمختاری انسان بوده و بر همین اساس، فرد آزاد است که از توانایی لازم در تصمیم‌گیری در امور مربوط به زندگی خود بر اساس ارزش‌های مورد نظرش برخوردار باشد.^۳ ازجمله این تصمیم‌گیری‌ها، شیوه‌های زندگی مبتنی و همراه با محیط زیست و دوست‌دار زمین است که در آن، افراد تلاش می‌کنند تا به هر وسیله‌ای از آلودگی هوا و زمین به‌عنوان میراثی برای آیندگان خودداری نمایند. حال آنکه یکی از این آلاینده‌ها

۱. ماده ۸ منشور: «اعمال هرگونه تبعیض ناروا به‌ویژه در دسترسی شهروندان به خدمات عمومی ... ممنوع است. دولت باید از هرگونه تصمیم و اقدام منجر به فاصله طبقاتی و تبعیض ناروا و محرومیت از حقوق شهروندی، خودداری کند. همچنین طبق ماده ۶۸ این منشور: «شهروندان در حق دستیابی به فرصت‌های اقتصادی و امکانات و خدمات عمومی و دولتی برابرنند...».

۲. مطابق ماده ۲۷ این قانون: «مردم در استفاده از خدمات دستگاه‌های اجرایی در شرایط مساوی از حقوق یکسان برخوردارند...».

3. Sheila Mclean, *Autonomy, Consent & the Law* (London: Routledge Cavendish Press, 2010) at 214.

کربن است که از منابع مختلفی منتشر می‌شود و یکی از مهمترین آنها وفق قسمت «الف» بند ۳ ماده ۱ قانون هوای پاک مصوب ۹۶/۴/۲۵، وسایل نقلیه موتوری است. چراکه اکثر این وسایل از سوخت‌های فسیلی نظیر بنزین و گازوئیل استفاده می‌کنند که منجر به انتشار اکسیدهای نیتروژن، اکسیدهای گوگرد، مونوکسید کربن و ... می‌گردند که علاوه بر آسیب به محیط زیست، باعث افزایش ابتلا به بیماری‌هایی نظیر برونشیت و سرطان ریه می‌شوند.^۱ از این رو دوستداران محیط زیست به سمت استفاده از وسایل نقلیه سالم مانند دوچرخه حرکت می‌کنند. چراکه امروزه آلودگی هوا، تخریب محیط زیست و ترافیک فشرده و اتلاف وقت به یک مشکل جدی برای جوامع کنونی تبدیل شده که حل آن نیازمند بازنگری در شیوه زندگی و همچنین استفاده کمتر از خودروهای شخصی به‌ویژه خودروهای تک سرنشین و جایگزینی آن با وسایل نقلیه سبز نظیر دوچرخه است. لذا این مصوبات به سبب آنکه ناقض اصول ق.ا. و حقوق و آزادی‌های شهروندان است، باطل بوده و نمی‌تواند مبنایی برای محرومیت بانوان از این حق و برخورد قهری با آنها قرار گیرد و باید با متخلفین و مسببین این امر مطابق ماده ۵۷۰ ق.م.ا. برخورد گردد.

۳-۱. تلقی مجرمانه از دوچرخه‌سواری بانوان در معابر عمومی

یکی از اصول حاکم بر حقوق کیفری، قانونی بودن جرائم و مجازات‌هاست که تجلی آن را می‌توان در اصول ۳۶ و ۱۶۹ ق.ا. و ماده ۲ ق.م.ا. مشاهده نمود. مطابق این اصل، رفتار انسان هرچند ناپسند و مغایر اخلاق باشد و یا آنکه از نظر اجتماعی دارای قبح اجتماعی باشد و یا رفتاری خلاف عقل و عقلانیت باشد، باز هم نمی‌توان آن عمل را جرم دانست، مگر آنکه آن رفتار توسط قانون به عنوان جرم معرفی شده و برای آن مجازات تعیین شده باشد.^۲ حال آنکه در رابطه با عمل مورد بحث، بررسی قوانین و مقررات، موید آن است که مقنن در هیچ یک از مفاد مذکور، ذکر از ممنوعیت دوچرخه‌سواری بانوان و جرم بودن آن به میان نیاورده است. لذا با عنایت به اصل اباحه و برائت، دوچرخه‌سواری بانوان

۱. علیرضا سودانی و همکاران، «مطالعه و بررسی اثرات آلودگی هوا ناشی از وسایل نقلیه»، ششمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی محیط زیست و منابع طبیعی، (۱۳۹۹)، ص ۲.

۲. غلامحسین الهام و محسن برهانی، درآمدی بر حقوق جزای عمومی، جلد اول (تهران: میزان، ۱۳۹۵) ص ۸۹.

در معابر عمومی، امری مباح و مجاز است و هیچ مرجع و نهادی، تکلیفی برای جلوگیری و برخورد با آنها به جز محدودیت‌های مجاز ترافیکی که برای دوچرخه‌سواری در برخی معابر وجود دارد و فارغ از جنسیت دوچرخه‌سوار بر همه افراد اعمال می‌شود، ندارد. در تایید این برداشت می‌توان به نظرات مشورتی ۷/۵۱۵۲ مورخ ۷۹/۶/۵، ۷/۹۹/۷۱۳ مورخ ۷۹/۷/۲۸، ۷/۱۴۰۱/۲۲۹ مورخ ۱۴۰۱/۳/۱۰ اداره حقوقی قوه قضاییه اشاره نمود که در آنها اشعار داشته که صرف دوچرخه‌سواری بانوان در معابر عمومی، فاقد وصف کیفری است. هرچند ممکن است گفته شود گرچه در قوانین و مقررات موضوعه به‌طور خاص، عنوان مجرمانه‌ای برای عمل مورد بحث پیش‌بینی نشده، اما می‌توان آن را مشمول قسمت آخر ماده ۶۳۸ ق.م.ا. قرار داد که اشعار داشته: «هر کس علناً در انتظار و اماکن عمومی و معابر تظاهر به عمل حرامی نماید، علاوه بر کیفر عمل به حبس یا شلاق محکوم می‌گردد و در صورتی که مرتکب عملی شود که نفس آن عمل دارای کیفر نمی‌باشد، ولی عفت عمومی را جریحه‌دار نماید، فقط به حبس یا شلاق محکوم خواهد شد».

حال آنکه اولاً این ماده بر خلاف روح حاکم بر اصول قانون اساسی و فلسفه و اصول مسلم حقوق کیفری نظیر اصل قانونی بودن جرم و مجازات‌ها، براءت و اباحه است،^۱ چراکه این جهات ایجاب می‌نمایند مصادیق رفتارهای مجرمانه و ناهنجاری‌های مهم در قانون مجازات به‌طور صریح به عنوان جرم ذکر شود تا همگان از آن اطلاع یابند. ثانیاً اعمال منافی عفت، تابع شرایط زمان و مکان بوده و از جامعه‌ای به جامعه دیگر متفاوت است. به بیان بهتر، این موضوع امری نسبی است. به‌طور مثال در کشور هند که از جمعیت مسلمان و سنتی بسیاری نیز برخوردار است، دوچرخه‌سواری و موتورسواری بانوان، امری کاملاً عادی و پذیرفته شده است. اما در پاکستان چنین نیست و اگر زنی بخواهد به این عمل مبادرت نماید، با خبر و حاشیه بسیاری همراه می‌شود.^۲ لذا از آنجاکه جوامع مختلف در زمان‌ها و مکان‌های گوناگون، ارزش‌های متفاوتی دارند، نمی‌توان مصادیق یکسانی از

۱. محمد جعفر حبیب‌زاده، «مجازات عمل حرام و تعارض آن با قانون مداری در قانون اساسی»، حقوق اساسی، سال ۲،

شماره ۳، (۱۳۸۴)، صص ۹-۱۰.

2. Tahir Mehdi, "6 Surprises That Greet a Pakistani in India", Dawn, 9 October 2014, Available at: dawn.com/news/1136597, Last Visited 19 September 2025.

رفتارهای منافی عفت عمومی را برای همه جوامع در نظر گرفت. چراکه تعیین مصداق در هر جامعه، طبق ارزش‌های حاکم بر آن صورت می‌گیرد^۱ و تشخیص آن همچنان که در نظر مشورتی شماره ۷/۹۸/۹۹۷ مورخ ۹۸/۱۰/۴ اداره حقوقی قوه قضاییه عنوان شده، دارای ماهیتی قضایی است و دادرس در هر مورد باید به عرف رجوع کند و موضوع را با توجه به اوضاع و احوال حاکم بر همان پرونده بررسی نماید.

از این گذشته گرچه در نخستین سال‌های ورود دوچرخه به کشور؛ عرف، نگرش چندان مثبتی نسبت به دوچرخه‌سواری بانوان نداشت و آن را امری ناپسند تلقی می‌نمود، اما امروزه دیگر چنین نیست و عرف حاکم بدون آنکه با آن مخالفتی داشته باشد، آن را به‌عنوان یک کنش عادی برای بانوان مورد پذیرش قرار داده است. موید این امر، برگزاری مسابقات دوچرخه‌سواری بانوان با حضور تماشاگران زن و مرد و همچنین برگزاری مسابقات انتخابی و اعزام تیم‌های ملی بانوان به مسابقات جهانی است. کمااینکه صدا و سیما نیز به تازگی، شروع به پوشش برخی از این مسابقات نموده است.^۲

مقنن نه تنها حق استفاده از دوچرخه را به‌عنوان وسیله‌ای که واجد دو کارکرد حمل و نقل و تفریح و ورزش است، در قوانین و مقررات متعددی نظیر اصول ۳ (بندهای ۹، ۷، ۳ و ۱۴)، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۲ ق.ا. مواد ۴۸، ۱۲ و ۸۹ منشور حقوق شهروندی، بندهای ۵۳ و ۵۴ منشور حقوق و مسئولیت‌های زنان مصوب ۸۳/۰۶/۳۱ شورای عالی انقلاب فرهنگی و بند ۱۱ ماده ۴ سیاست‌ها و راهبردهای ارتقای سلامت زنان مصوب ۸۶/۰۸/۰۸ همان شورا بدون آنکه بخواهد استفاده از آن را قائم به جنسیت و یا محل تردد خاصی نماید برای همگان به‌طور تلویحی مورد پذیرش قرار داده، بلکه در هیچ یک از قوانین و مقررات، ذکر از ممنوعیت دوچرخه‌سواری بانوان در معابر عمومی به میان نیاورده است.

لذا با عنایت به مستندات فوق و اصول اباحه، براءت و جواز فی‌النفسه دوچرخه‌سواری که مورد اجماع فقهاست، بانوان باید بتوانند به‌عنوان یکی از حقوق شهروندی خود، ضمن

۱. محمد جعفر جعفری لنگرودی، ترمینولوژی حقوق، چاپ نهم (تهران: گنج دانش، ۱۳۷۷) ص ۴۵۳.

۲. خبرگزاری صدا و سیما، «قلی‌پور و دادگر قهرمان دوچرخه سواری جاده بانوان»، ۷ تیر ۱۴۰۲، بازبینی شده در ۲۹ شهریور ۱۴۰۴: iribnews.ir/fa/news/3897841

رعایت مقررات مربوط به عبور و مرور و چگونگی استفاده از این وسایل، با دوچرخه در معابر عمومی تردد نمایند چراکه آحاد ملت، جملگی تحت لوای یک پرچم، حکومت و قانون اساسی واحد قرار دارند و اگر قرار باشد که در هر گوشه از این کشور، افراد فاقد صلاحیت مبادرت به وضع مقرراتی در جهت ممنوعیت دوچرخه سواری بانوان در معابر عمومی و اجرای آن نمایند، فارغ از اینکه چنین امری، منجر به نقض آزادی‌های شهروندان می‌گردد، ادامه آن می‌تواند خلل جدی به حاکمیت نظام جمهوری اسلامی وارد نموده و آن را دچار بحران ملوک الطوائفی نماید.

۲. عدم امکان استفاده از موتورسیکلت در معابر عمومی

وفق ماده ۱ آیین‌نامه صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی، شروع قانون‌مند کنش موتورسواری منوط به اخذ گواهینامه است. اما مسئله اینجاست که راهنمایی و رانندگی به‌عنوان تنها مرجع رسمی صالح برای صدور گواهینامه تا به امروز، گواهینامه‌ای برای موتورسواری بانوان در خیابان‌ها صادر ننموده و همین امر سبب شده تا زنان امکان استفاده از این وسیله سودمند را نداشته باشند. لذا نخستین پرسش آن است که چرا راهنمایی و رانندگی از صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان طفره می‌رود؟

در پاسخ، نیروی انتظامی^۱ با استناد به تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی^۲ مصوب ۸/۱۲/۸۹ اظهار می‌دارد در تبصره مذکور تنها به مردان اشاره شده و ذکری از بانوان به میان نیامده است. لذا می‌توان با استفاده از مفهوم مخالف این تبصره استنباط نمود که صدور گواهینامه برای بانوان بر عهده فراجا نبوده و قانونگذار اجازه صدور گواهینامه برای بانوان را صادر ننموده است.^۳ اما آیا چنین برداشتی صحیح است؟

۱. با توجه به تغییر نام ناجا به فراجا، زین پس از فراجا استفاده می‌شود.

۲. مطابق تبصره ماده ۲۰: «صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای مردان بر عهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است».

۳. برای مطالعه بیشتر ر.ک: همشهری آنلاین، «جانشین رئیس پلیس راهور فراجا: زنان نمی‌توانند تحت عنوان راننده فعالیت کنند»، ۳۰ آبان ۱۴۰۱، بازبینی شده در ۲۸ شهریور ۱۴۰۴: hamshahrionline.ir/x88Gx.

به بیان دیگر آیا می‌توان با استناد به تبصره مورد بحث، زنان را از دریافت گواهینامه موتورسیکلت و به تبع آن، موتورسواری محروم کرد؟

۱-۲. عدم انطباق تبصره ماده ۲۰ با تشریفات قانون‌گذاری

یکی از مهم‌ترین منابع برای درک مقصود و هدف مقنن از به کارگیری عبارات موجود در قوانین و تفسیر آنها، بررسی امور مقدماتی قانون‌گذاری اعم از متن پیش‌نویس قانون، بحث و استدلال مخالفان و موافقان، استدلال دولت در موافقت و مخالفت، همچنین سیر اصلاحات صورت گرفته در متن اولیه تا تبدیل شدنش به قانون است.^۱ اما بررسی روند تبصره مورد بحث، ما را با وضعیت شگفت‌آوری روبرو می‌نماید، چراکه این تبصره در لایحه قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که ابتدا با عنوان لایحه «نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جریمه‌های مربوط به امور حمل و نقل و عبور وسایل نقلیه» توسط دولت تهیه و در تاریخ ۸۷/۴/۱۶ توسط مجلس اعلام وصول گشته بود، وجود نداشت! اما در نامه و متنی که رئیس مجلس در تاریخ ۸۹/۱۱/۶ برای شورای نگهبان می‌فرستد، به یکباره تبصره مورد بحث (تبصره ماده ۲۰ قانون فعلی) به عنوان تبصره الحاقی به ماده ۲۱ ظاهر می‌شود و این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که در مشروح مذاکرات مجلس در تاریخ ۲۶ دی ۸۹، هیچ اثری از طرح این تبصره در جلسه علنی و بحث و رای‌گیری پیرامون آن وجود ندارد. لذا چون تبصره مذکور برخلاف اصول ۷۲، ۷۱ و ۸۵ ق.ا. و همچنین مواد ۱۳۸، ۱۴۹، ۱۹۹ و ۲۰۰ قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی که موید تشریفات قانون‌گذاری است، بدون طرح در مجلس و بحث و رای‌گیری پیرامون آن به یکباره وارد

وزارت کشور نیز به تازگی در پاسخ به یک درخواست در سامانه انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات اعلام نموده: «به استناد تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای مردان بر عهده فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد و در قانون برای صدور گواهینامه بانوان تکلیفی وضع نشده است...». ر.ک: تسنیم، «در قانون برای صدور گواهینامه بانوان تکلیفی وضع نشده»، ۲۵ مهر ۱۴۰۳، بازبینی شده در ۲۹ شهریور ۱۴۰۴. tn.ai/3179750

۱. محمد راسخ و احمد مرکزالمیری، «تبیین اصول تشریفاتی قانون‌گذاری»، تحقیقات حقوقی، دوره ۱۵، ویژه‌نامه شماره ۹، (۱۳۹۱)، ص ۸۸

این قانون شده و تشریفات قانون گذاری در مورد آن رعایت نشده، فاقد اعتبار و مشروعیت قانونی بوده و عنوان قانون بر آن صدق نمی نماید.

۲-۲. عدم دلالت تبصره ماده ۲۰ بر تخصیص صدور گواهینامه موتور برای

مردان

برخلاف اظهارات فراجا، تبصره مورد بحث در مقام بیان حدود صلاحیت فراجا و تخصیص آن به صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای مردان نیست. اگر مقنن قصد داشت اشخاصی را که می توانند گواهینامه موتورسیکلت دریافت نمایند را تعیین نماید، باید آن را به شکل دیگری نظیر «تنها مردان می توانند گواهینامه موتورسیکلت اخذ نمایند» و یا «گواهینامه موتورسیکلت فقط برای مردان صادر می شود» تدوین می نمود. اما تبصره مذکور بدین شکل تدوین نشده و بدان معناست که این تبصره در مقام تعیین مرجع صدور گواهینامه است، نه تعیین کسانی که صلاحیت اخذ گواهینامه را دارند. همانطور که از مفاد عبارات موجود در این تبصره دریافت می شود؛ به غیر از عبارت «مردان»، مابقی عبارات موجود در آن ناظر بر این است که صدور گواهینامه موتورسیکلت بر عهده فراجاست.

۲-۳. تبصره ماده ۲۰: بدون مفهوم مخالف

دلالت این تبصره بر صدور گواهینامه موتورسیکلت برای مردان، از باب مفهوم لقب است و علمای اصول به اتفاق می گویند لقب، مفهوم مخالف ندارد. به عبارت دیگر نمی توان برای مسندالیه حکم خلاف ثابت دانست. این مطلب در عرف حقوقی رایج است و عنوان می شود: «اثبات شیء نفی ماعدا نمی کند».^۱ به بیان بهتر، اثبات حکم برای یک موضوع به معنای نفی آن از سایرین نمی باشد. به طور مثال اگر در ماده ۱۱۱۸ ق.م. عنوان می شود: «زن مستقلاً می تواند در دارایی خود هر تصرفی را که می خواهد بکند»، این بدان معنا نیست که مرد نمی تواند مستقلاً در دارایی خود هر تصرفی را که می خواهد بکند. لذا در تبصره ماده ۲۰

۱. سید مصطفی محقق داماد، مباحثی از اصول فقه، جلد اول، چاپ هجدهم (تهران: مرکز نشر علوم اسلامی، ۱۳۹۴) صص ۱۳۴-۱۳۳.

نیز اگر عنوان می‌شود صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای مردان بر عهده فراجاست، مراد این نیست که صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان (غیرمردان) بر عهده فراجا قرار ندارد!

از این گذشته، برداشت فراجا در صورتی می‌تواند مطرح شود که مقنن مرجع دیگری را برای صدور گواهینامه موتورسیکلت برای غیرمردان (زنان) مشخص نموده باشد ولی چنین نیست. لذا از آنجا که احراز صلاحیت اشخاص برای رانندگی با موتورسیکلت باید تحت نظر یک مرجع صالح نظارتی باشد و جز فراجا مرجع دیگری در قوانین پیش‌بینی نشده، همان‌طور که شعبه ۳۱ دیوان نیز در رای مورخ ۹۸/۳/۷ خود مقرر داشته، تنها مرجع صالح برای صدور گواهینامه موتورسیکلت، فراجا است و غیر از این مرجع، ارگان یا سازمان دیگری نمی‌تواند اقدام به صدور گواهینامه موتورسیکلت نماید. این برداشت کاملاً منطبق با ماده واحده اصلاح ماده ۲۲ قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی مصوب ۸۸/۶/۱۷ است که اشعار می‌دارد: «مسئولیت صدور گواهینامه رانندگی و اسناد و پلاک خودرو در قلمرو جمهوری اسلامی ایران بر عهده نیروی انتظامی است...». کما اینکه ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نیز تصریح می‌نماید کلیه قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل و عبور و مرور در مورد موتورسیکلت‌ها هم جاری است.

۴-۲. برابری در برابر قانون: منع تبعیض در حق رانندگی و اخذ گواهینامه

برابری یکی از مبانی مهم ق.ا. و غایت حمایت از حقوق شهروندان به حساب می‌آید.^۱ چنانکه در اصول ۱۹ و ۲۰ ق.ا. عموم افراد جامعه اعم از زن و مرد را در مقابل قانون برابر دانسته و در بند ۹ اصل ۳ نیز، دولت را مکلف نموده تا در جهت رفع تبعیض ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه در تمام زمینه‌های مادی و معنوی اقدام نماید. لذا وقتی حقی در قانون مورد اشاره قرار می‌گیرد، برای همگان است، مگر آنچه که به موجب قانون منع شده باشد. حال آنکه این محرومیت و ممنوعیت نیز منوط بر آن است که این اقدام با ملاحظه

۱. محمدرضا ویژه، مبانی نظری و ساختار دولت حقوقی، چاپ دوم (تهران: جنگل، ۱۳۹۰) صص ۲۳۱-۲۳۲.

جميع جهات و به نفع حقوق عمومی باشد و مقنن آن را به صراحت در قوانین بیان نموده باشد. در ارتباط با موتورسواری بانوان و اخذ گواهینامه، بررسی قوانین و مقررات موجود موید آن است که در هیچ یک از قوانین و مقررات، ذکر از منع رانندگی زنان با انواع وسایل نقلیه و اخذ گواهینامه توسط آنها به میان نیامده و نظر مشورتی شماره ۷/۱۴۰۱/۳/۱۰ اداره حقوقی قوه قضاییه نیز بر همین امر تاکید دارد. لذا محرومیت نیمی از جمعیت ایران از این مهم، تبعیض فاحش منفی و نقض برابری به شمار رفته و هیچ مصلحتی هم از جهت تبعیض برای محدودیت و محرومیت این مهم وجود ندارد.

۵-۲. قائم به جنسیت نبودن گواهینامه رانندگی

به موجب مواد ۱ و ۲ آیین نامه صدور انواع گواهینامه رانندگی مصوب ۹۰/۱۱/۹، آزادی رانندگی با انواع وسایل نقلیه و حق بر دریافت گواهینامه فارغ از جنسیت برای همه افراد واجد شرایط مورد پذیرش قرار گرفته است. وفق ماده ۱ این آیین نامه: «هرکس بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتوری زمینی رانندگی نماید، باید گواهینامه متناسب با آن وسیله را دارا باشد». مقنن در این ماده با مقید نمودن رانندگی وسایل نقلیه به اخذ گواهینامه متناسب با آن، ضمن آنکه آزادی رانندگی و اخذ گواهینامه را برای همه شهروندان مورد پذیرش قرار داده، با استفاده از عبارت «هرکس»، با شفافیت تمام مشخص کرده که جنسیت تاثیری در رانندگی با انواع وسایل نقلیه و اخذ گواهینامه نداشته و این مهم را به صورت برابر برای همگان به رسمیت شناخته است. در تایید این برداشت می توان به ماده ۲ آیین نامه مزبور اشاره نمود که مقنن در مقام بیان شرایط اخذ گواهینامه، دریافت آن را منوط به داشتن شرایط حداقل سن، سلامت جسمی و روانی، طی دوره های آموزش نظری و عملی و قبولی در آزمون های مربوطه نموده و بدون ذکر جنسیت، حق بر دریافت گواهینامه و آزادی رانندگی با وسایل نقلیه را فارغ از جنسیت برای همه افراد واجد شرایط به طور ضمنی به رسمیت شناخته است. حال آنکه مقنن در این ماده در مقام بیان بوده و چنانچه قصد داشت اخذ گواهینامه و به تبع آن رانندگی با برخی از وسایل نقلیه را قائم به جنسیت خاصی نماید و یا آنکه محدودیتی برای بانوان ایجاد کند، باید آن را بیان می نمود اما چنین نیست.

۶-۲. عدم انطباق اظهارات فراجا با رویه عملی

فراجا در حالی تبصره ماده ۲۰ را دلیل عدم صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان و تمرد از انجام وظایف قانونی خود می‌داند که پیش از ظهور و پیدایش تبصره مزبور در سال ۸۹ نیز وضع بر همین منوال بوده است. به عبارت دیگر، اظهارات فراجا حتی با واقعیت موجود در جامعه و رویه عملی آن اداره نیز همخوانی ندارد. چراکه با فرض صحت این استدلال، باید تا پیش از این تبصره، فراجا برای بانوان گواهینامه موتورسیکلت صادر نموده باشد. اما بررسی روند صدور گواهینامه‌ها پیش از ظهور تبصره، موید آن است که قبل از آن نیز وضع بر همین منوال بوده و فراجا از صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان خودداری می‌نمود. حال آنکه وضعیت در رابطه با صدور و اخذ گواهینامه اتومبیل برای بانوان چنین نیست و با وجود آنکه مقنن در هیچ یک از مقررات موجود، اشاره صریحی به صدور گواهینامه اتومبیل برای بانوان توسط فراجا ننموده، اما این اداره برای بانوان واجد شرایط گواهینامه اتومبیل صادر می‌نماید.

این موضوع در لایحه اصلاح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که در تاریخ ۱۴۰۲/۶/۲۲ توسط مجلس اعلام وصول گشته، با حذف تبصره مورد بحث مرتفع گردیده چراکه در این لایحه ضمن اصلاح مفاد عبارات ماده ۲۰، تبصره آن به طور کامل حذف و تبصره جدیدی جایگزین آن شده است. لذا چنانچه این لایحه بتواند به همین شکل و به دور از رخدادهای شگفت‌انگیز گذشته به تصویب برسد، می‌توان امیدوار بود که دیگر شاهد اختلاف در رابطه با موتورسواری بانوان به بهانه ابهام قوانین نبوده و بانوان بتوانند از این حق بهره‌مند گردند.

۷-۲. رویکرد جامعه نسبت به موتور سواری بانوان

برخی در بیان چرایی عدم صدور گواهینامه موتور برای بانوان، پای عرف را به میان می‌کشند و عنوان می‌دارند موتورسواری بانوان با عرف در تضاد است و با اشاره به بدن زن، این موضوع را مطرح می‌نمایند که زن راکب موتورسیکلت، ممکن است از نگاه برخی شکل مناسبی نداشته باشد! در پاسخ، صرف نظر از نقش و جایگاه عرف در نظام حقوقی

ایران، امروزه زنان به‌عنوان سرنشین بر ترک موتورسیکلت می‌نشینند و در تهران و سایر شهرها به‌خصوص بانوان شاغل برای آنکه زودتر به مقصد و محل کارشان برسند، به‌عنوان مسافر، بر ترک موتور نشسته و تردد می‌نمایند و جامعه نیز واکنش و رویکرد منفی نسبت به این امر ندارد. بنابراین عرف هم، موتورسواری بانوان را به‌عنوان یک کنش عادی برای بانوان مورد پذیرش قرار داده و مخالفتی با آن ندارد. هرچند شاید برخی متدینان با این مهم مخالف باشند.

لذا وقتی عرف، کنش موتورسواری و ترک‌نشینی بانوان را بدون آنکه قائل به تفاوتی در شیوه استفاده از آن شود مورد پذیرش قرار داده، دیگر تفاوتی ندارد که ترک‌نشینی به‌عنوان سرنشین باشد یا راننده و هر دو شکل آن مقبول واقع شده است. مویید این امر، برگزاری مسابقات موتورسواری بانوان در پیست‌های مسابقه و با حضور تماشاچیان زن و مرد است که امروزه در سطح کشور برگزار می‌شود. کما اینکه شاهد برگزاری مسابقات انتخابی تیم ملی و اعزام بانوان کشورمان در قالب تیم موتورسواری به مسابقات بین‌المللی هستیم.^۱

نتیجه‌گیری

حق بر آزادی رفت و آمد، همچون سایر حق‌ها در تاثیر و تاثر دوسویه با سایر حقوق و آزادی‌های عمومی قرار داشته و خود سرمنشا پیدایش و شکل‌گیری حق‌های نوظهور دیگری است. از مهم‌ترین این حق‌ها، حق بر دسترسی به وسایل نقلیه و رانندگی با آنهاست. با توجه به نقشی که این وسایل در زندگی بشر دارند، امروزه به یکی از ملزومات زندگی آنها تبدیل شده و در پیوند با سایر حق‌های بشری قرار گرفته‌اند. چنانکه انکار و تحدید آن، بهره‌مندی از سایر حق‌های بشری را دچار مشکل می‌نماید. این آزادی گرچه در اسناد حقوق بشر به‌طور صریح مورد اشاره قرار نگرفته، اما این عدم تصریح، نافی وجود آزادی مزبور نیست. چراکه ملازمه عقلانی و همبستگی میان حق بر «آزادی رفت و آمد» و «آزادی

۱. به عنوان مثال ر.ک: ایسنا، «بانوان موتورسوار اعزامی ایران به مسابقات بین‌المللی»، ۵ شهریور ۱۴۰۳، بازبینی شده در ۲۵ شهریور ۱۴۰۴: isna.ir/news/1403060502333.

انتخاب وسایل نقلیه» وجود دارد. لذا آزادی رانندگی با وسیله نقلیه از شمول مفاد عبارات اسناد مصرح به حق بر آزادی رفت و آمد و منع تبعیض اصطیاد می‌شود.

با بررسی جایگاه حق رانندگی در نظام حقوقی ایران، مشخص شد ق.ا. در اصول متعددی همچون اصل ۲ (بند ۶)، ۳ (بندهای ۷، ۹ و ۱۴)، ۱۹، ۲۰ و ۲۲ بدون آنکه صراحتاً ذکری از آزادی مزبور به میان آورده باشد، حق رانندگی را برای همگان به رسمیت شناخته است. در سطح قوانین و مقررات نیز موضوع رانندگی و امور مربوط به آن آمده و در هیچ یک از آنها، ذکری از ممنوعیت رانندگی زنان با انواع وسایل نقلیه به میان نیامده است. اما ابهام و کاستی موجود در قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل و عدم دقت در قانون گذاری، باعث شده تا به دلیل برخوردهای سلیقه‌ای و برداشت‌های متعارض مجریان قانون از مفاد این مقررات، بانوان با محدودیت‌های نانوشته و تبعیض آمیزی مواجه شوند و نتوانند از برخی وسایل نقلیه نظیر موتور و دوچرخه به عنوان راکب در معابر عمومی به مثابه یک حق بشری و کنش روزمره استفاده کنند. حال آنکه چنین امری بر خلاف قانون اساسی بوده و نمی‌تواند دلیل موجهی برای محرومیت زنان از رانندگی با این وسایل باشد. چراکه وفق اصول ۲۲ و ۱۶۷ ق.ا. منیع اصلی و اولیه در تحدید حقوق و آزادی‌های عمومی، قانون است و مقنن بایستی آن را به طور صریح در قوانین مورد اشاره قرار داده باشد. لذا وقتی قانون، ذکری از ممنوعیت دوچرخه سواری و موتورسواری بانوان در معابر عمومی به میان نیاورده و بهره‌مندی از حق رانندگی و اخذ گواهینامه را بدون آنکه قائم به جنسیت خاصی نماید، برای همگان به صورت برابر به رسمیت شناخته است، هیچ مقام و مرجع دیگری نمی‌تواند علی‌الرأس با دست آویز قرار دادن جهاتی همچون اینکه در مقررات مزبور ذکری از بانوان به میان نیامده و یا ابهام و کاستی قانون و مواردی از این دست، محدودیت و ممنوعیت تازه‌ای را بر آن بیفزاید و زنان را از دوچرخه سواری و موتورسواری در معابر عمومی محروم نماید.

بنابراین بانوان می‌توانند به عنوان یکی از حقوق شهروندی خود، ضمن رعایت مقررات مربوط به عبور و مرور و چگونگی استفاده از این وسایل، با دوچرخه و موتورسیکلت در معابر عمومی تردد نمایند. از این رو لازم است دولت با توجه به وظیفه‌ای که وفق اصول

قانون اساسی در راستای تضمین حقوق و آزادی‌های شهروندان و رفع تبعیض ناروا از آنها دارد، ضمن برخورد با متخلفین و ابطال مصوبات غیرقانونی، اقدامات مقتضی همچون اصلاح و بازنگری قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل به‌ویژه تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی با رعایت اصول قانون‌نویسی و پرهیز از به‌کارگیری عبارات کش‌دار و مبهم در نگارش متون حقوقی، تدوین مقررات لازم در خصوص تضمین دوچرخه‌سواری بانوان به عمل بیاورد تا از این رهگذر بانوان بتوانند به صورت برابر از این حق بهره‌مند شوند.

تعارض منافع

تعارض منافع وجود ندارد.

ORCID

Vahid Agah



<https://orcid.org/0000-0002-5095-5679>

Amir Mohammad Imani



<https://orcid.org/0009-0004-5132-2904>

منابع

کتاب‌ها

- الهام، غلامحسین و برهانی، محسن، *درآمدی بر حقوق جزای عمومی؛ جرم و مجرم*، جلد اول، چاپ دوم (تهران: میزان، ۱۳۹۵).
- امامی، محمد و استوارسنگری، کوروش، *حقوق اداری*، جلد اول، چاپ دوازدهم (تهران: میزان، ۱۳۸۹).
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، *ترمینولوژی حقوق*، چاپ نهم (تهران: گنج دانش، ۱۳۷۷).
- قاضی شریعت‌پناهی، سید ابوالفضل، *بایسته‌های حقوق اساسی*، چاپ پنجاه و چهارم (تهران: میزان، ۱۳۹۵).
- *صورت مشروح مذاکرات مجلس بررسی نهایی قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران*، جلد اول (تهران: اداره کل امور فرهنگی و روابط عمومی مجلس شورای اسلامی، ۱۳۶۴).

- محقق داماد، سید مصطفی، *مباحثی از اصول فقه*، جلد اول، چاپ هجدهم (تهران: مرکز نشر علوم اسلامی، ۱۳۹۴).
- ویژه، محمدرضا، *مبانی نظری و ساختار دولت حقوقی*، چاپ دوم (تهران: جنگل، ۱۳۹۰).

مقاله‌ها

- پروین، فرهاد و حسینی، وحیده، «شرایط، قلمرو و آثار فقهی و حقوقی ریاست زوج در رابطه با زوجه»، پژوهش‌های حقوق خصوصی، دوره ۱، شماره ۲، (۱۳۹۲).
- تسنیم، «در قانون برای صدور گواهینامه بانوان تکلیفی وضع نشده»، ۲۵ مهر ۱۴۰۳، بازبینی شده در ۲۹ شهریور ۱۴۰۴: tn.ai/3179750.
- حبیب زاده، محمد جعفر، «مجازات عمل حرام و تعارض آن با قانون مداری در قانون اساسی»، حقوق اساسی، سال ۲، شماره ۳، (۱۳۸۴).
- راسخ، محمد و مرکزالمیری، احمد، «تبیین اصول تشریفاتی قانون گذاری»، تحقیقات حقوقی، دوره ۱۵، ویژه‌نامه شماره ۹، (۱۳۹۱).
- رضایی زاده، محمدجواد و کاظمی، داوود، «بازشناسی نظریه خدمات عمومی و اصول حاکم بر آن در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران»، فقه و حقوق اسلامی، سال ۳، شماره ۵، (۱۳۹۱).
- رضوان طلب، محمدرضا و همکاران، «دوچرخه سواری و موتورسواری بانوان از منظر فقه و حقوق»، فقه و حقوق خانواده، دوره ۲۸، شماره ۷۸، (۱۴۰۲).
- سودانی، علیرضا، اسماعیلی فر، محسن و پورکرم سیدگان، کاوه، «مطالعه و بررسی اثرات آلودگی هوا ناشی از وسایل نقلیه»، ششمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی محیط زیست و منابع طبیعی، (۱۳۹۹)، قابل دسترسی در: <https://civilica.com/doc/1039161/>.
- ضابطیان، الهام، «حق شهروندی زنان و انتخاب وسیله تردد»، هفت شهر، شماره‌های ۵۷-۵۸، (۱۳۹۶).
- علاسوند، فریبا، «ماهیت و کارکرد قانون در مقایسه با فتوا»، مطالعات جنسیت و خانواده، سال ۲، شماره ۲، (۱۳۹۳).
- هداوند، مهدی، «نظارت قضایی: تحلیل مفهومی، تحولات اساسی»، حقوق اساسی، دوره ۵، شماره ۹، (۱۳۸۷).
- همشهری آنلاین، «جانشین رئیس پلیس راهور فراجا: زنان نمی‌توانند تحت عنوان راننده فعالیت کنند»، ۳۰ آبان ۱۴۰۱، بازبینی شده در ۲۸ شهریور ۱۴۰۴: hamshahrionline.ir/x88Gx.

References

Books

- Mclean, Sheila, *Autonomy, Consent & the Law* (London: Routledge Cavendish Press, 2010).
- Wade, H.W.R & C.F Forsyth, *Administrative Law* (London: Clarendon Press, 1994).

Article

- Mehdi, Tahir, “6 Surprises That Greet a Pakistani in India”, Dawn, 9 October 2014, Available At: dawn.com/news/1136597, Last Visited 19 September 2025.

In Persian

Books

- *Annotated Report of the Deliberations of the Council of the Final Review of the Constitution of the Islamic Republic of Iran* (Tehran: General Department of Cultural Affairs and Public Relations of the Islamic Council, Volume I, 1985). [In Persian]
- Elham, Gholam Hosein & Borhani, Mohsen, *Introduction to General Part of Criminal Law: Reaction Against Crime*, 2nd Edition, Volume I (Tehran: Mizan Publications, 2016). [In Persian]
- Imami, Mohammad & Ostovarsangary, Kurosh, *Administrative Law*, 12th Edition, Volume I (Tehran: Mizan Publications, 2010). [In Persian]
- Jafari Langroudi, Mohammad Jafar, *Law Terminology*, 9th Edition (Tehran: Gang-e-Danesh Publications, 1998). [In Persian]
- Mohaqeq Damad, S. Mostafa, *The Principles of Islamic Jurisprudence (Osule-e-Fegh)*, 18th Edition, Volume I (Tehran: Islamic Sciences Publishing Center, 2015). [In Persian]

- Qazi Shariat Panahi, S.Abulfazl, *Essential Principles of Constitutional Law*, 54th Edition (Tehran: Mizan Publications, 2016). [In Persian]
- Vijeh, Mohammad Reza, *Theoretical Foundations and Structure of the Legal State*, 2nd Edition, Volume I (Tehran: Jangal Publications, 2019). [In Persian]

Articles

- Alasvand, Fariba, “The Entity and Function of Rule Compared with Legal Decree”, *Gender and Family Studies*, Vol. 2, Issue. 2, (2015). [In Persian]
- “Cycling Prohibited”, Hammihan Online, 21 July 2022, Available at: hammihanonline.ir/fa/tiny/news-198, Last Visited 19 September 2025, [In Persian]
- “Deputy Chief of FARAJA Traffic Police: Women Cannot Be Registered as Drivers”, *Hamshahri Online*, 21 November 2022, Available at: hamshahrionline.ir/x88Gx, Last Visited 19 September 2025. [In Persian]
- “Gholipour and Dadgar Crowned Champions of Women's Road Cycling”, *IRIB News*, 28 June 2023, Available At: iribnews.ir/fa/news/3897841, Last Visited 4 November 2025. [In Persian]
- Habibzadeh, Mohammad Jafar, “Punishment of Prohibition and Its Conflict with Constitutional Law in the Iranian Constitution”, *Iranian Review of Constitutional Law*, Vol. 2, No. 3, (2005). [In Persian]
- Hadavand, Mahdi, “Judicial Oversight: Conceptual Analysis, Fundamental Developments”, *Iranian Review of Constitutional Law*, Vol. 5, No. 9, (2008). [In Persian]
- “No Legal Obligation for Issuing Driver’s Licenses to Women, Says Official”, *Tasnim News*, 17 October 2024, Available At: tn.ai/3179750, Last Visited 19 September 2025. [In Persian]
- Parvin, Farhad & Hosseini, Vahideh, “Husband Mastery over Wife, Legal Effects as per the Islamic Jurisprudence, Conditions and Limits”, *Private Law Research*, Vol. 1, No. 3, (2013). [In Persian]

- Rasekh, Mohammad & Markazmalmiri, Ahmad, "An Explaining of the Procedural Principles of Legislation", Legal Research Quarterly, Vol. 15, Special Issue No. 9, (2012). [In Persian]
- Rezaeizadeh, Mohammad Javad & Kazemi, Davoud, "A Review of "Public Service" Theory and in Its Underlying Principles in the Constitution of Islamic Republic of Iran", Contemporary Comparative Legal Studies, Vol. 3, No. 5, (2012). [In Persian]
- Rezvan Talab, Mohammad Reza et al., "Women's Cycling and Motorcycling from the Point of View of Jurisprudence and Law", Family Law and Jurisprudence Journal , Vol. 28, No. 78, (2023). [In Persian]
- Soudani, Alireza, Esmaeili Far, Mohsen & Pourkaram Seydegan, Kaveh, "Study and Analysis of Air Pollution Effects Caused by Motor Vehicles", The 6th International Conference on Environmental Engineering and Natural Resource, (2020). Available at: [https:// civilica. com/ doc/ 1039161/](https://civilica.com/doc/1039161/) .[In Persian]
- "Women Cannot Be Registered as Drivers, Says Deputy Chief of FARAJA Traffic Police", Isna, 27 August 2023, Available At: [isna. ir/ news/1403060502333](https://isna.ir/news/1403060502333), Last Visited 16 September 2025. [In Persian]
- Zabetian, Elham "Women's Citizenship Rights and Choice of Means of Transportation", Haftshar, No. 57-58, (2017). [In Persian]

استناد به این مقاله: آگاه، وحید و ایمانی، امیرمحمد، «چالش‌های زنان در رانندگی دوچرخه و موتورسیکلت در حقوق ایران»، پژوهش حقوق عمومی، دوره ۲۷، شماره ۹۰، (۱۴۰۵)، ۲۹۶-۲۶۵.

Doi: 10.22054/qjpl.2026.88359.3151



The Quarterly Journal of Public Law Research is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License