

Adam DrozdekTAX Leader. Glumińska-Pawlic, Szymik, Oleś.
Kancelaria Doradztwa Podatkowego sp.k.e-mail: adam_drozdek@poczta.onet.pl
telefon: +48 606093638

DOI: 10.15290/mhi.2016.15.01.02

Cło w czasach panowania Piastów

SUMMARY

Duty during the reign of the Piast

Duty on goods is one of the oldest public taxes to be levied on Polish soil by "state authorities". The duty during the reign of the Piast served a purely fiscal purpose and provided reigning monarchs with a primary source of revenue. In the early Middle Ages it possessed the character of the duty charge we are all familiar with. Absorbed in the chambers of Customs (toll – may have been the name used) collection points were not only located at the country's external borders, but also internally.

Key words: duty, public tribute, the Middle Ages.

Słowa kluczowe: cło, danina publiczna, średniowiecze.

Cło jest jedną z najstarszych danin publicznych pobieranych na ziemiach polskich od towarów z tytułu przekroczenia granicy celnej przez upoważnione do tego „organy państwowe”. Cło w czasach panowania Piastów posiadało wyłącznie cel *stricte* fiskalny, stanowiąc w ten sposób podstawowe źródło dochodów skarbowych panujących władców. W okresie wczesnego średniowiecza cła posiadały charakter opłaty. Pobierano je w komorach celnych (mytniczych – stosowane były dwie nazwy) umieszczonych nie tylko na granicach wewnętrznych, ale również wewnętrznych.

Historia cła na ziemiach polskich sięga okresu rodowo-plemiennego, czasów w których zaczęło powstawać państwo polskie. Wymiana towarowa już wtedy należała do tego obszaru aktywności ludzkiej, dzięki której nowo powstające państwo – miasto uczestnicząc w układzie handlowym korzystały z różnic gospodarczych, kulturalnych oraz obyczajowych poszczególnych skupisk ludzkości. Dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu ziem polskich na przełomie IX/X w. zaczął kształtować się handel z zagranicą¹.

¹ S. Waschko, *Celnicтво w Polsce przedrozbiorowej (cła i polityka celna, instruktarze i postępowanie celne)*, Sopot – Poznań 1960, s. 9.

W pracach naukowych przedstawicieli nauk prawnych, ekonomicznych, historycznych nie zidentyfikowano istoty i charakteru prawnego cła pobieranego w czasach panowania Piastów. Pojawiają się prace nieliczne, a zarazem cząstkowe. Zasadniczym celem niniejszego opracowania jest wypełnienie tej luki oraz przedstawienie, czy i ewentualnie, w jakim zakresie cło w czasach panowania Piastów należy utożsamiać z podatkiem, opłatą czy może wręcz przeciwnie, była to odrębna danina publiczna.

Chcąc określić istotę piastowskiego cła, konieczne jest rozpoczęcie niniejszych rozważań od przeprowadzenia analizy pochodzenia etymologicznego terminu cło. W pracach naukowych o charakterze filologicznym istnieje zresztą pewna rozbieżność dotycząca pochodzenia polskiego słowa cło. Według A. Brücknera, bezpośrednim prazródłem pochodzenia słowa cło wydaje się być współczesny niemiecki wyraz *Zoll*², który wywodzi się z języka greckiego: *telos*, oznaczającego 'cło' oraz przyjętych z języka łacińskiego *teloneion*, *thelonea*, *theloneum*. Łacińskie określenie tego terminu było również identyfikowane z punktem poboru cła. Przykładem tego jest pogląd prezentowany przez A. Bańkowskiego, który utożsamia cło z komorą celną³. Z kolei inni wskazują, że polską nazwę terminu cło należy wywodzić od staroczeskiego słowa *clo*, które zostało zapożyczone ze starobawarskiego *cila*, gockiego *tila*, w końcu greckiego *teles* oznaczającego 'cel, koniec oraz cło'⁴. Natomiast I. Mirek odwołuje się do dorobku doktryny niemieckiej. Zauważa on, że już wcześniej, bo w IV w. n.e., na południowe tereny germańskie trafiło gockie pojęcie cła – *mota*. Następnie zostało ono przekształcone w *Maut* oznaczające myto⁵.

Z powyższej analizy można wyprowadzić wniosek, że cło należałoby identyfikować z pojęciem myta. Świadczenie to, jak wynika z przekazów historycznych, pobierane było w związku z zaistniałym zdarzeniem, którym było przekroczenie granicy celnej, jak również w związku z handlem towarami. Przedstawiony pogląd daje jednak pole do dyskusji. Nie można bowiem jednoznacznie przyjąć, że w przypadku przekroczenia granicy państwa (państwa) cło nie występowało niezależnie od myta. Zgodnie z E. Teglerem, cło było pobierane nie tylko w obrocie towarowym pomiędzy państwami, lecz często w postaci innego świadczenia, jakim było myto wewnątrz poszczególnych państw na drogach, rzekach czy mostach⁶.

W literaturze prawa celnego istnieją wątpliwości dotyczące pierwszych przekazów źródłowych mówiących o konkretnej dacie początków oraz genezy

² A. Brückner, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Warszawa 1985, s. 65.

³ J. Walachowicz, *Monopole księżęce w skarbowości wczesnofeudalnej pomorza zachodniego*, Poznań 1963, s. 26; W. Czyżowicz, *Celnictwo na przestrzeni wieków – od starożytności do współczesności*, cz. 3, MPC 2008, nr 1, s. 15.

⁴ Por. A. Bańkowski, *Etymologiczny słownik języka polskiego*, Warszawa 2000, t. 1, s. 197-198.

⁵ I. Mirek, *Czy cło jest podatkiem? Analiza na podstawie niemieckiego stanu prawnego*, MPC 1999, nr 3, s. 133; *Bundesministerium der Finanzen* (red.): *Unsere Steuern von A bis Z*, Bonn 1996, s. 159 i n.

⁶ E. Tegler, *Zarys prawa finansowego*, Szczecin 1988, s. 192.

instytucji piastowskiego cła. Pewne jest natomiast, że historia cła sięga początku państwa polskiego. Krzysztof Lasiński-Sulecki oraz Wojciech Morawski wskazują, że pierwsze regulacje celne na ziemiach polskich zawarte zostały w dokumentach, nadaniach oraz przywilejach świeckich i kościelnych⁷. Prezentowane są również poglądy, w których Jan Długosz w swojej *Kronice* podkreślał, że już Bolesław Śmiały nadał klasztorowi w Mogilnie prawo do pobierania połowy cła na rzece Bug. W dokumentach źródłowych zapisano również wiadomości o istniejącym na ziemiach polskich regale celnym, na podstawie którego, Książę miał prawo do ustanawiania i pobierania opłat mytniczych oraz celnych⁸. Zasadny wydaje się pogląd, wyrażony w tej kwestii przez M. Woźniczko, który zauważa, że pierwszą historyczną wzmiankę o kontaktach naszych przodków ze świadczeniem celnym zawierała pochodząca z 903 r. taryfa celna miasta Reffestaten nad rzeką Dunaj. Na podstawie tej taryfy zostały wprowadzone „indywidualne opłaty celne” na sól dla Słowian, dowiadujemy się równocześnie o pobieranych od kupców na rzecz panującego władcy licznych opłatach celnych oraz targowych⁹.

Jednak dopiero w XII w. odnajdujemy najwcześniejsze źródła mówiące o cłach pobieranych na ziemiach polskich. Pierwszym polskim dokumentem regulującym system celny była pochodząca z 1136 r. *Bulla Gnieźnieńska*. Zostały w niej wymienione liczne klasztory i opactwa pobierające „opłaty celne w komorach celnych”¹⁰. W 1367 r. pod koniec panowania Piastów w Polsce po raz pierwszy pojawia się termin cło, dotychczas zamiennie stosowano myto lub *theloneum*¹¹, które były synonimami.

Jedną z podstawowych instytucji związaną z piastowskim cłem były komory celne¹². Powstawanie nowych miast i rynków lokalnych stworzyło podstawę do ustanowienia komór, w których pobierano cło od przywożonych oraz przewożonych towarów¹³. Pierwsze informacje o komorze celnej na ziemiach polskich pochodzą z 3 lutego 1078 r., położonej w miejscowości Hradec. Była to komora

⁷ K. Lasiński-Sulecki, W. Morawski, *Problematyka definicji cła i prawa celnego*, [w:] *Prawo celne. Międzynarodowe, wspólnotowe, polskie*, red. K. Lasiński-Sulecki, Warszawa 2007, s. 28.

⁸ S. Waschko, *Handel zagraniczny Polski (od czasów najdawniejszych do najnowszych)*, Sopot 1963, s. 7; M. Woźniczko, *Polskie celnictwo w wiekach średnich i okresie nowożytnym do roku 1918. Rys historyczny*, cz. 1, „Monitor Prawa Celnego” 1996, nr 9, s. 350; M. Woźniczko, *Początki celnictwa na ziemiach polskich (średniowiecze)*, [w:] W. Czyżowicz, M. Woźniczko, *Cło i celnicy w historii. Struktury i mechanizmy działania*, Warszawa 2012, s. 36.

⁹ M. Woźniczko, *Początki celnictwa na ziemiach polskich...*, op. cit., s. 35.

¹⁰ S. Weymann, *Cła i drogi handlowe w Polsce Piastowskiej*, Poznań 1938, s. 17-18.

¹¹ Ibidem, s. 7; podobnie: A. Kuś, *Prawo celne*, Bydgoszcz – Lublin 2003, s. 21; G. Mosiej, *Pojęcie cła. Analiza doktrynalna i dogmatyczna w Polsce*, „Państwo i Prawo” (PiP) 2004, z. 4, s. 57; M. Woźniczko, *Polskie celnictwo w wiekach średnich...*, op. cit., s. 350.

¹² Komory celne były to punkty poboru cła zlokalizowane na szlakach komunikacji lądowej, tj. przy mostach, brodach, karczmach oraz w portach morskich i na rzekach (zob. J. Walachowicz, op. cit., s. 26).

¹³ J. Bardach, *Skarbowość*, [w:] *Historia ustroju i prawa polskiego*, red. J. Bardach, B. Leśniadorski, M. Pietrzak, Warszawa 1998, s. 73; A. Kuś, *Pojęcie i rodzaje cel*, „Prawo – Administracja – Kościół” (PAK) 2001, nr 4, s. 118.

ładowa usytuowana na trasie prowadzącej z Ołomuńca do miasta Toruń, w której pobierane było nie tylko cło, ale również myto¹⁴. W okresie panowania Piastów komory celne nazywano celnymi bądź mytnicznymi¹⁵. Powstawały one nie tylko na granicy kraju, ale również równoległe do najbardziej uczęszczanych szlaków handlowych w zlokalizowanych w głębi kraju, gdzie najłatwiej można było pobrać należności celne. Istniały komory lądowe i wodne (na rzekach)¹⁶. Na przełomie XII-XIII w. rozwinął się handel tranzytowy, miało to ważne znaczenie dla gospodarki¹⁷. Oznacza to, że już wtedy cło było łatwym, tanim oraz skutecznym instrumentem dostarczającym dochody do skarbcu¹⁸. Książę jako *dominus thelonei* dowolnie ustanawiał miejsca poboru cła, jak również wyznaczał kupcom odpowiednie trakty, których pod surowymi sankcjami byli zobowiązani się trzymać. Inaczej było z komorami prywatnymi, gdzie położenie ich przy uczęszczanej przez obcych kupców drodze celnej miało kapitalne znaczenie i decydowało o wartości danej komory. Właściciel komór prywatnych, w przeciwieństwie do „państwowych”, m.in. był związany przywilejem nadawczym, a więc nie wolno mu było bez zgody panującego przenieść komory celnej w inne miejsce¹⁹. Specyfiką każdej komory celnej była taryfa celna, która to określała istotę jak i cechy charakterystyczne pobieranej daniny²⁰, np. czy będzie pobierane cło lądowe, czy rzeczne.

W literaturze pochodzącej z lat trzydziestych ubiegłego wieku wskazuje się, że poborem cła w imieniu panującego władcy zajmowała się specjalnie do tego celu powołana „administracja celna”²¹. Podstawowym zadaniem celników (w źródłach historycznych zwani *theloneator* lub najczęściej – *thelonearius*) było²²:

- wymierzanie i pobór opłat celnych;
- sprawdzenie udzielonych kupcom ulg i zwolnień celnych,
- prowadzenie nadzoru nad drogami bocznymi, przez które kupcy mogli się przekradać w celu ominięcia przejazdu przez komorę celną.

W celu uniknięcia sytuacji, w której jadący z towarem kupcy omijaliby komory i uchylali się obowiązku uiszczenia cła, wprowadzony został przymus drogowy. Polegał na obowiązku przechodzenia z towarami określonym szlakiem. Za omijanie szlaku groziły nie tylko wysokie kary, ale również przepadek towaru, ewentualnie środka przewozowego, który wraz ze zwierzęciem

¹⁴ Historia celnictwa polskiego, „Wiadomości Celne” (WC) 2009, nr 7-8, s. 3.

¹⁵ S. Waschko, *Celnictwo w Polsce...*, s. 20.

¹⁶ J. Walachowicz, op. cit., s. 25; G. Mosiej, *Polityka celna polski w okresie transformacji systemowej*, Toruń 2004, s. 30; M. Woźniczko, *Początki celnictwa na ziemiach...*, s. 36.

¹⁷ M. Woźniczko, *Polskie celnictwo w wiekach średnich...*, s. 350.

¹⁸ A. Kuś, *Prawo celne...*, s. 22.

¹⁹ S. Weymann, op. cit., s. 90-93.

²⁰ Ibidem, s. 7.

²¹ Por. J. Kulicki, *Administracja danin publicznych w Polsce*, Warszawa 2014, s. 81.

²² S. Weymann, op. cit., s. 95-96.

pociągowym początkowo również stanowił towar podlegający uiszczeniu cła²³. Podróżować wyznaczonymi drogami celnymi musieli nawet kupcy posiadający zwolnienie celne „od obowiązku uiszczenia opłat celnych”.

Obowiązek uiszczenia cła powstawał nie tylko w komorach celnych granicznych, lecz także w komorach celnych wewnątrz państwa położonych wzdłuż dróg handlowych, przy każdorazowym przekroczeniu towaru przez komorę celną²⁴. Podstawą wymiaru cła początkowo był środek przewozowy sam lub łącznie ze zwierzęciem pociągowym, w zależności od liczby tych zwierząt²⁵. Charakterystyczną właściwością pierwszych polskich taryf celnych był fakt, iż cło było pobierane nie od towaru, ale od środków przewozowych, niezależnie od rodzaju i ilości przewożonego towaru²⁶. Z upływem czasu taryfy celne stały się bardziej precyzyjne, gdzie cłu podlegały wszystkie przewożone towary. Poszczególne komory celne posiadały odrębne taryfy celne. Towar mógł podlegać cłu na jednej komorze, na innej zaś mógł nie być w ogóle ujęty w taryfie celnej. Ponadto, jeden i ten sam towar przechodząc przez kilka komór celnych, podlegał cłu kilka razy. Brak było więc jednolitego obciążenia tych samych towarów²⁷. Początkowo zapłata cła następowała w naturze (przewożonych towarach) lub w monecie kruszcowej²⁸. Wraz z uiszczeniem opłaty władca gwarantował kupcom bezpieczny przejazd przez terytorium kraju po najważniejszych szlakach handlowych²⁹.

Mając na uwadze powyższe, należy podzielić pogląd, zgodnie z którym pobierane za czasów panowania Piastów cło było świadczeniem o właściwościach daniny powszechnej, pobieranej skutecznie od ogółu ludności³⁰. Obciążeni cłem byli zarówno kupcy trudniący się zawodowo handlem, jak i zwykli mieszkańcy w specjalnych do tego celu ustanowionych punktach poboru – komorach celnych (mytniczych), na podstawie obowiązujących taryf celnych³¹. Stawki pobieranego świadczenia celnego były zróżnicowane w zależności od rodzaju oraz ilości przywożonego, bądź wywożonego towaru. Panujący władcy posiadali „monopol celny”, a cło stanowiło jedno z podstawowych źródeł dochodów

²³ S. Waschko, *Celnictwo w Polsce...*, s. 21; J. Walachowicz, op. cit., s. 26; M. Woźniczko, *Polskie celnictwo w wiekach średnich...*, s. 350; K. Włodkowski, *Historia taryf celnych w Polsce – do rozbiorów Polski*, – cz. 1, „Monitor Prawa Celnego i Podatkowego” (MPCiP) 2011, nr 11, s. 453.

²⁴ K. Włodkowski, *Zasada powszechności cła i jej ograniczenia w Polsce, Unii Europejskiej oraz wybranych krajach Europy Wschodniej*, Toruń 2009, s. 61.

²⁵ S. Waschko, *Celnictwo w Polsce...*, s. 21.

²⁶ K. Włodkowski, *Historia taryf celnych w Polsce...*, s. 453.

²⁷ K. Włodkowski, *Zasada powszechności cła...*, s. 61.

²⁸ Od XIV w. taryfy celne nakazywały płatność cła wyłącznie w formie pieniężnej (K. Włodkowski, *Historia taryf celnych...*, s. 453).

²⁹ J. Walachowicz, op. cit., s. 25; G. Mosiej, *Polityka celna polski...*, s. 30; M. Woźniczko, *Początki celnictwa na ziemiach polskich...*, s. 36.

³⁰ A. Drwiłło, *Postępowanie ochronne w prawie celnym*, Gdańsk 2003, s. 27; A. Drwiłło, *Geneza i cechy cła*, [w:] *Podstawy finansów i prawa finansowego*, red. A. Drwiłło, Warszawa 2011, s. 275.

³¹ S. Waschko, *Celnictwo w Polsce...*, s. 20.

panującego³². Cła piastowskie miały niewątpliwie charakter cel tranzytowych. Obowiązek ich uiszczenia powstawał w każdym przypadku przewozu towarów przez komorę celną, które stosowały autonomiczne, a przy tym niejednolite taryfy celne.

Nie tylko w doktrynie prawa finansowego, ale również i w historii prezentowane są rozbieżne poglądy dotyczące charakteru i istoty pierwszych polskich cel. Zdaniem niektórych autorów piastowskie cło należy identyfikować z daniną publiczną. Przykładem tego jest pogląd wyrażony przez A. Drwiłło, który zauważa, że cło jest „świadczaniem o właściwościach daniny powszechnej, pobieranej od ogółu ludności. Powołany autor ponadto wskazuje, że stawki cła zostały zróżnicowane w zależności od rodzaju i ilości towaru przywożonego bądź wywożonego³³. Z kolei w rozważaniach prowadzonych przez G. Mosiej, w czasach panowania Piastów cła miały charakter myt, które były opłatą za prawo do jednorazowego przejazdu, pobierane na szlakach handlowych w komorach celnych³⁴, gdzie w przeciwieństwie do myta, cło miało charakter fiskalny³⁵. W literaturze historycznej prezentowany jest pogląd przeciwny, zgodnie z którym cła pojawiają się w czasach późniejszych, podczas gdy myta zasadniczo panują w XII stuleciu³⁶.

Powyższe poglądy prowadzą do wniosku, że cło w czasach piastowskich miało niewątpliwie charakter daniny powszechnej uiszczanej w zamian za przekroczenie komory celnej, miasta czy granicy państwa. Pobierane było od przewożonych towarów. Posiadało charakter fiskalny, a uzyskiwane dochody z cel stanowiły istotny dochód podmiotów je pobierających.

W literaturze przedmiotu prezentowane są również poglądy, które definiują cło jako opłatę. Stanowisko takie prezentuje m.in. S. Weymann, określający cłem opłatę, która obciąża ruch towarowy (opłaty drogowe), jak również dziedzinę obrotu towarowego (opłata targowa)³⁷. Cło jako opłata pobierana jest od przedmiotów, które przechodzą przez komorę celną³⁸. Z kolei S. Waschko poprzez cło rozumie „opłatę niezwiązaną z żadnym świadczeniem bezpośrednim. Cła bowiem pobierane były w celach fiskalnych (cła fiskalne) lub polityczno-handlowych (cła gospodarcze), albo w obydwu tych celach (cła mieszane)”. Jego zdaniem cło można zdefiniować jako opłatę pobieraną przez uprawnione do tego czynniki z tytułu przekroczenia linii celnej (cła graniczne), ewentualnie z tytułu przejścia przez wewnętrzną komorę celną (cła wewnętrzne)³⁹. Pojęcia te

³² A. Drwiłło, *Postępowanie ochronne...*, s. 27.

³³ Idem, *Prawo celne*, Gdańsk 2001, s. 14.

³⁴ G. Mosiej, *Pojęcie cła...*, s. 57-58.

³⁵ W. Czyżowicz, *Celnictwo na przestrzeni dziejów – od starożytności do współczesności*, cz. 4, MPC 2008, nr 1, s. 8.

³⁶ J. Walachowicz, op. cit., s. 25.

³⁷ S. Weymann, op. cit., s. 1.

³⁸ S. Kutrzeba, *Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XII do XV wieku*, „*Ekonomista*”, 1902, z. 2, 3, s. 188.

³⁹ S. Waschko, *Celnictwo w Polsce...*, s. 15.

wynikają nie tylko ze specyficznej istoty ceł⁴⁰, ale również z faktu, że cło przybrało postać opłaty pobieranej za prawo do jednorazowego przejazdu przez punkty poboru⁴¹. Powołany autor wskazuje ponadto, że pochodzące z pierwszych stuleci naszych dziejów polskie cło przyjmowało charakter opłaty, np. za utrzymanie dróg i bezpieczeństwa na drogach publicznych oraz za prawo nawiązywania stosunków handlowych. Stanowisko to można uznać za słuszne tylko w części, ponieważ stan dróg, choćby najgorszy, nie miał żadnego wpływu na pobieranie ceł. Były okresy w naszej historii, gdy panujący władca nie mógł zapewnić bezpieczeństwa na drogach, co w niczym nie zmniejszało obowiązku celnego. Pozostał więc tylko argument odpłatności za niezbyt przekonywujące prawo nawiązywania stosunków handlowych, ponieważ nie było żadnego zakazu nawiązywania stosunków. Nie można więc uznać tego za specjalne uprawnienie, które stanowiło tytuł do pobierania za nie opłaty w formie ceł⁴².

Analizując charakter ceł w czasach panowania Piastów istotny jest fakt, że oprócz ceł pobierane były również opłaty celne. Miały one szczególny charakter.

Pierwszą grupą pobieranych opłat o charakterze celnym były cła specyfikacyjne. Korzeniami swymi sięgają do opłat mytniczych, lecz w stosunku do nich przeszły drogę ewolucyjną w kierunku taryfikacji towarów. W opłatach mytniczych rodzaj przewożonego towaru nie odgrywał żadnej roli, ważna była tylko liczba przejeżdżających wozów czy idących koni. W wyniku stosowania coraz dokładniejszych taryf celnych zaczynają pojawiać się opłaty pobierane na komorach celnych, zróżnicowane w stosunku do przewożonego towaru, a z upływem czasu stają się coraz dokładniejsze. Pobierane są cła np. od cenarów, kamieni, beczek, sztuk⁴³. Na wyższym stopniu rozwoju znajdują się tzw. cła specyfikacyjne, ponieważ zbliżają się one swym charakterem do podatków, choć zawierają w sobie pewne cechy odpłatności. Cła specyfikacyjne, które zróżnicowane zostały zależnie od gatunku transportowanych towarów, spotykamy w taryfach celnych, a także w niektórych przekazach dyplomatycznych⁴⁴.

Drugą grupą opłat o charakterze celnym są rzeczne opłaty celne oraz opłaty targowe. Wzorowane były na cłach ustanawianych i pobieranych na drogach lądowych. Jak sama nazwa wskazuje, rzeczne opłaty wodne ustanawiane i pobierane było na drogach wodnych⁴⁵. Podstawę poboru cła przy tym typie opłat stanowiła łódź lub statek. Podkreślenia wymaga fakt, iż w taryfach celnych

⁴⁰ A. Kuś, *Cło i postępowanie celne w Polsce przedrozbiorowej*, „Roczniki Nauk Prawnych KUL” 2002, t. 3, z. 1, s. 168.

⁴¹ K. Włodkowski, *Zasada powszechności cła...*, s. 60-61.

⁴² S. Waschko, *Celnictwo w Polsce...*, s. 16.

⁴³ S. Weymann, op. cit., s. 5.

⁴⁴ J. Walachowicz, op. cit., s. 25; szerzej: S. Weymann, op. cit., s. 2 i powołana tam literatura.

⁴⁵ W źródłach łacińskich ten rodzaj cła figuruje pod nazwą: *theloneum navium* (rodzaj średniowiecznej opłaty pobieranej za przewóz lub spław rzeką), *theloneum de navibus* (rodzaj średniowiecznej cła pobieranego od statków i towarów), *theloneum aquaticum* (rodzaj średniowiecznej opłaty nawigacyjnej oraz opłaty za pojenie zwierząt), *theloneum fluviale* (rodzaj średniowiecznej opłaty pobieranej od tratw) – tłumaczenie własne.

gdańska, ponikowskiej i biskupstwa płockiego znajdują się specjalne pozycje dla pobieranego cła rzecznego. Uiszczane było od wszystkich importowanych i eksportowanych towarów. Taryfa celna Gdańska zawierała również specjalne pozycje dla cła morskiego⁴⁶.

Opłaty, które występowały na Pomorzu Zachodnim, podzielić należy na trzy grupy, niezależnie od tego, czy miały one najpierw postać myt, czy w późniejszym okresie przybrały postać ceł. Pierwszą grupą były świadczenia pobierane **na drogach lądowych**, drugą grupą były świadczenia uiszczane **na drogach wodnych** oraz pobierane **w miastach**: cła tranzytowe, cła targowe i *ungeld*⁴⁷.

Zdaniem S. Waschko, opłaty targowe z czasów piastowskich należy zaliczyć do ceł. Autor ten podkreśla, że w źródłach pochodzenia łacińskiego zostały oznaczone wspólną nazwą *theloneum*⁴⁸, dopiero z treści przekazów historycznych możemy wywnioskować, o jaki rodzaj opłaty chodzi, opłatę drogową czy targową⁴⁹. Poglądu w tym zakresie nie należy jednak uznać za słuszny. Argumentem przemawiającym za tym jest fakt, że pomiędzy opłatami drogowymi a opłatami targowymi jest znaczna różnica. Przy opłatach drogowych (myto, cło specyfikacyjne) podstawą poboru cła jest sam ruch towarowy. Natomiast w ramach opłat targowych podstawą poboru był obrót towarowy dokonywany w ramach umowy kupna-sprzedaży. Opłaty typu komunikacyjnego pobierane były przy drogach, mostach, groblach, opłaty targowe, jak już sama nazwa wskazuje, pobierane były na targach⁵⁰.

W czasach panowania Piastów na podstawie XII-wiecznej taryfy kołobrzeskiej pobierane były również „opłaty o charakterze mytniczym”. Wymienione w niej zostały myta pobierane od koni, wozów, ale również *pedagia*, które pobierano od solarzy kołobrzeskich⁵¹. Odmienny pogląd przedstawia J. Bardach, który w swych refleksjach zauważa, że *pedagium*⁵² była to opłata pobierana od osób idących pieszo, po szlakach handlowych, drogach oraz mostach. Ponadto, powołany autor podkreśla, że myta były formą podatku obrotowego pobieranego na targach⁵³. Z kolei S. Weymann, który w swych rozważaniach poświęconych

⁴⁶ Ibidem, s. 12-13.

⁴⁷ J. Walachowicz, op. cit., s. 29-37.

⁴⁸ S. Weymann, op. cit., s. 14. *Theloneum forense* (opłata targowa), *theloneum ius fori* (opłata prawa targowego), *theloneum foralia* (opłata od sprzedawanych na rynku towarów), *theloneum forense* (opłata targowa), *theloneum tributum in foro* (opłata targowa). Należy jednak zauważyć, iż pod pojęciem terminu *theloneum* mieściło się cło przewozowe oraz opłata – tłumaczenie własne.

⁴⁹ G. Mosiej, *Geneza i ewolucja polityki celnej w Polsce*, MPCiP 2001, nr 7, s. 185.

⁵⁰ S. Weymann, *Cła i drogi handlowe...*, s. 13-14.

⁵¹ J. Walachowicz, op. cit., s. 29-37.

⁵² Podobnie J. Sondel, z języka łacińskiego *pedagium* w średniowieczu oznaczało: drogowę, myto pobierane od pieszych (J. Sondel, *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków*, Kraków 2009, s. 723).

⁵³ J. Bardach, *Organizacja skarbowa*, [w:] *Historia państwa i prawa Polski*, red. J. Bardach, t. 1, *Do połowy XV wieku*, Warszawa 1965, s. 145.

średniowiecznemu cłu zauważa, że wszelkie opłaty celne w postaci cła mostowego⁵⁴, cła grobowego, cła brona, cła przy przewozach rzecznych, cło pobierane przy drogach czy na skrzyżowaniach dróg oraz osobną opłatę celną *pedagium*, należy zaliczyć do opłat o charakterze mytniczym. Powodem tego stanu rzeczy jest fakt, że opłaty o charakterze mytniczym były tego samego rodzaju, co opłaty celne⁵⁵.

Powyższe skłania więc do wniosku, że cło w okresie panowania Piastów przybrało różne formy świadczenia o charakterze daninowym. Do takich świadczeń należy zaliczyć myta oraz różnego rodzaju opłaty o charakterze celnym. Były one pobierane od jednostki przewozowej takiej jak wóz, zwierzę juczne czy nawet człowiek idący pieszo. Wysokość cła była uzależniona od rodzaju oraz ilości przewożonego towaru.

Wraz z rozwojem cel postępował także rozwój innych danin publicznych, jakimi są podatki⁵⁶. W związku z czym w doktrynie prawa prezentowana jest również trzecia grupa poglądów, w których piastowskie cło identyfikowane jest z podatkiem. Stanowisko takie zdaje się prezentować A. Kuś, który zauważa, że cła pochodzące z czasów piastowskich są zbliżone do dzisiejszego pojęcia podatku⁵⁷. Cło jako świadczenie publicznoprawne było uiszczane z dwóch tytułów:

- przekroczenia przez towar tzw. linii celnej (w czasach współczesnych powiedzieliśmy byśmy że w związku z przekroczeniem granicy celnej państwa lub unii); w tym przypadku pobierano cła graniczne;
- zdarzenia, w związku z którym pobierane było cło jako prawo do jednorazowego przejazdu przez komorę celną, które znajdowały się wewnątrz kraju tzw. cła wewnętrzne⁵⁸.

Uwzględniając zaprezentowane stanowisko i konfrontując je z obowiązującym stanem prawnym, należałoby przyjąć, że cło zawsze było związane ze świadczeniem uiszczanym w związku z przekroczeniem towarów „granicy celnej” miasta, prowincji czy państwa oraz jednorazowym przejazdem przez komorę celną. W czasach współczesnych możemy powiedzieć, że jest to dokonanie odprawy celnej w granicznym urzędzie celnym lub w wewnętrznym urzędzie celnym. W okresie wczesnego panowania Piastów cła miały charakter myt, które charakteryzowały się cechą odpłatności, dopiero później w wyniku

⁵⁴ Jak zaznacza S. Kutrzeba, nazwą „mostowe” – *pontale a curribus* oznaczano również opłaty mytnicze pobierane przy bramach miejskich. Tłumaczyć należy to tym, iż przy każdej bramie znajdował się most. Dookoła murów miejskich znajdowała się zwykle fosa wypełniona wodą i stąd nazwa *pontale* na oznaczenie mytniczej opłaty pobieranej od wozów przy bramach miejskich (S. Kutrzeba, *Finanse Krakowa w wiekach średnich*, Kraków 1899, s. 48-49). Jednocześnie można to porównać z granicą celną, na której to, pobierane jest współczesne cło.

⁵⁵ S. Weymann, *op. cit.*, s. 3-4.

⁵⁶ Pierwszym stałym podatkiem na ziemiach polskich było świętopietrze (szer. o podatkach za panowania Piastów zob.: G. K. Walkowski, *System polskiego prawa podatkowego*, t. 7, *Źródła polskiego prawa podatkowego*, cz. 1. *Prawo zwyczajowe w początkach państwowości polskiej. Podatki w państwie Piastów*, Bydgoszcz 2012, s. 34, 97-126).

⁵⁷ A. Kuś, *Cło i postępowanie celne...*, s. 168.

⁵⁸ Idem, *Prawo celne...*, s. 20.

ewolucji powstały cła właściwe. W związku z czym nie należy podzielić poglądu, że cło przybrało postać podatku.

Z pojęciem ceł w średniowieczu wiąże się również grupa opłat pobierana od przewozu towarów zwana *ungeldem*. Występowała razem z cłem, stąd też wydaje się niesporny związek między obydwooma świadczeniami. Wykorzystywanie *ungeldu* opierało się na organizacji sieci komór, w których uiszczane było cło. Do płacenia *ungeldu* byli zobowiązani nie tylko kupcy i ludność miejska, ale również pobierane było od krajowych i zagranicznych kupców, którzy zajmowali się handlem i przewozem towarów. *Ungeld* był świadczeniem pieniężnym, a przedmiotem poboru były przede wszystkim produkty. Opłaty z tego tytułu były w każdej komorze inne, ale zawsze niższe od obowiązującego cła⁵⁹. Jerzy Walachowicz ponadto zauważa, że w literaturze przedmiotu *ungeld* określany bywa także jako podatek konsumpcyjny, czy po prostu jako opłata portowa⁶⁰. W tej kwestii należy podzielić pogląd, zgodnie z którym transakcje handlowe dokonywane na targu były właśnie obciążone *ungeldem*⁶¹. Było to świadczenie, którego nie należy utożsamiać z cłem. Stanowiło formę „opłaty celnej” pobieranej wraz z cłem, jako dodatkowe świadczenie obciążające przewożone towary.

Niezwykle istotnym pojęciem w analizie piastowskiego cła jest pojęcie myta, które w literaturze przedmiotu wywołuje rozbieżne poglądy. Myta utożsamiane bywały nie tylko z cłem, ale również z formą podatku obrotowego pobieranego na targach⁶². Tego poglądu nie należy uznać za słuszny, ponieważ jak już zauważono wcześniej, podatki stanowiły odrębne źródło dochodów panującego władcy. Popierając to stanowisko, wskazać można na kilka istotnych argumentów związanych z pobieraniem w czasach piastowskich mytem. Określić go należy, jako opłatę ekwiwalentną, pobieraną głównie w pieniądzu; zapewne bezpośrednie świadczenie związane np. z tytułu wybudowania lub utrzymania drogi, mostu⁶³. Tym samym pojęcie myta wykazuje duże podobieństwo do współczesnej opłaty. Myta początkowo pobierane były w naturze, od XIII w. w naturze i pieniądzu, a od XIV w. tylko w pieniądzu⁶⁴. Jak trafnie zauważa S. Waschko, myto było daniną publiczną pobieraną, jako opłata za pewne bezpośrednie świadczenie trzymywania drogi lub przejścia przez rzekę czy groblę⁶⁵ oraz od liczby i jakości środków przewozu, jak np.: wóz, łódź czy nawet zwierzę juczne⁶⁶. W przeciwieństwie do cła, myto stanowiło opłatę za korzystanie z infrastruktury komunikacyjnej. W związku z tym świadczenia te odróżnia cecha odpłatności. Podmiot uiszczający myto uzyskuje od podmiotu

⁵⁹ J. Walachowicz, op. cit., s. 29-37.

⁶⁰ Ibidem, s. 29-37.

⁶¹ Ibidem, s. 29-37.

⁶² J. Bardach, *Organizacja skarbowa...*, s. 145

⁶³ A. Kuś, *Cło i postępowanie celne...*, op. cit. s. 167.

⁶⁴ Idem, *Pravo celne...*, s. 21.

⁶⁵ S. Waschko, *Celnictwo w Polsce...*, s. 15.

⁶⁶ A. Drwiłło, *Postępowanie ochronne...*, s. 26.

publicznoprawnego (ewentualnie od podmiotu upoważnionego przez związek publicznoprawny, np. przedsiębiorcy administrującym płatną drogą) świadczenie wzajemne w postaci prawa do korzystania z infrastruktury komunikacyjnej⁶⁷. Myto uiszczane było niezależnie od rodzaju przewożonego towaru, opłacane nawet przez osoby idące pieszo. Istotne znaczenie miał przełom XIII i XIV w., w którym nastąpiło łagodne odróżnienie właściwych ceł (ceł specyficznych – jako opłat pobieranych od towarów) od myt (jako opłat za prawo do przeprawy, przejazdu, przewozu, uzależnionych od liczby i jakości środków transportu albo osób)⁶⁸. Podobnie jak w przypadku ceł, z upływem czasu myta stały się bardziej precyzyjne i pobierane były od ilości przewożonego towaru, w rezultacie przekształciły się w należność uiszczaną od wartości przewożonych dóbr, pobieraną w stosunku procentowym. Początkowo myto pobierane było od kupców z tytułu opieki nad osobą i przewożonym towarem, następnie przekształciło się w daninę niezwiązaną z żadnym bezpośrednim świadczeniem pobieranym do celów fiskalnych⁶⁹. Walachowicz zauważa, że w przeciwieństwie do cła, „wcześniejsze pod względem rozwojowym są myta, które stanowią opłaty zróżnicowane w zależności od przewożonego towaru, ale pobierane według liczby koni, wozów, a nawet ludzi (...) Taryfy mytnicze (...) ustalają stawki opłat, (...) które były uiszczane przez podróżujących w zamian jakoby za używanie dróg, mostów, czy bezpieczeństwo. Były zapłatą dla państwa za troskę o należyte funkcjonowanie komunikacji w kraju, bez której handel nie mógł się rozwijać. Myta były pobierane na prowincji, gdzie z czasem w zupełności straciły na znaczeniu”⁷⁰.

Badając myto w czasach piastowskich, próbę jego zdefiniowania z punktu widzenia nauki skarbowości przedstawił S. Weymann, który mytami określa opłaty, będące podstawą poboru od transportów kupieckich przemieszczających się drogą lądową (np. wozy, konie) oraz drogą wodną (np. statki lub łodzie). Istotnym jest fakt, że rodzaj wiezionego towaru przy tym typie opłat nie odgrywał żadnej roli⁷¹.

Zasadny wydaje się pogląd, że myto jako świadczenie odpłatne, zasilało nie tylko skarb królewski, książęcy, ale stanowiło dochód osób prywatnych. Panujący jako zwierzchnik administracji państwowej (celnej) miał prawo ustanowienia taryf i pobierania z tego tytułu myta. Podobnie jak w przypadku cła, towary mogły być transportowane tylko wyznaczonymi drogami morskimi lub lądowymi, tzw. przymus drogowy. Obowiązek uiszczenia myta spoczywał na wszystkich osobach korzystających z infrastruktury komunikacyjnej, było opłatą należną

⁶⁷ K. Lasiński-Sulecki, W. Morawski, T. Rudyk, *Wprowadzenie*, [w:] *Wspólnotowy kodeks celny. Komentarz*, red. W. Morawski, Warszawa 2007, s. 17-18; *Prawo celne. Międzynarodowe, wspólnotowe, polskie*, red. K. Lasiński-Sulecki Warszawa 2009, s. 26.

⁶⁸ G. Mosiej, *Geneza i ewolucja polityki...*, s. 185.

⁶⁹ K. Włodkowski, *Zasada powszechności cła...*, s. 61.

⁷⁰ J. Walachowicz, op. cit., s. 25.

⁷¹ S. Weymann, op. cit., s. 3.

za prawo do jednorazowego przejazdu, związane zawsze z jakimś wzajemnym świadczeniem. Współcześnie odpowiednikiem myta jest pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach „opłata elektroniczna”⁷² (tzw. e-myto), jako prawo do korzystania z dróg czy mostów. W okresie panowania Piastów szlaki komunikacyjne należały do władcy, w czasach współczesnych drogi stanowią już własność Skarbu Państwa, województwa, powiatu oraz gminy. Opłata za korzystanie z infrastruktury komunikacyjnej również stanowi dochód związku publicznoprawnego. Korzystający z dróg publicznych mogą być obowiązani do ponoszenia opłat za przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych oraz przeprawy promowe na drogach publicznych.

Powyższe argumenty wskazują wyraźnie, że przekroczenie granicy komory celnej bądź granicy, miasta czy państwa wiązało się uiszczeniem daniny w postaci cła lub myta. Wspólną cechą łączącą obie daniny publiczne był fakt, iż związane były z obrotem towarowym. Instytucji tych nie należy jednak utożsamiać (choć myto było synonimem cła), ponieważ pomiędzy cłem a mytem istniały istotne różnice. Po pierwsze – myto jako świadczenie odpłatne inaczej niż cło było uiszczane za korzystanie z drogi, infrastruktury komunikacyjnej. Traktowane było więc jako rodzaj rekompensaty za utrzymanie mostów czy dróg. Po drugie – pojęciem piastowskiego myta należy zdefiniować świadczenie pieniężne z tytułu wybudowania, utrzymania drogi, przejścia przez rzekę czy groblę. Jest to świadczenie o charakterze powszechnym, odpłatnym, obowiązkowym.

Reasumując dotychczasowe rozważania, należy wyprowadzić wnioski, że cło pobierane było już na ziemiach polskich niewątpliwie od czasów najdawniejszych, zanim powstała władza książęca i ustaliła podległe sobie obszary. Pierwsze organizacje państwowe na ziemiach polskich zaczęły się kształtować w momencie rozwoju handlu z zagranicą. Cło jest jednym z najstarszych świadczeń pieniężnych pobieranych od towarów z tytułu przekroczenia granicy celnej przez upoważnione do tego „organy państwowe”.

Od początków naszej państwowości mamy do czynienia z „mieszaniem” się terminów ceł i myt, względnie opłat o innych nazwach o charakterze mytniczym. Nie przypadkiem zatem w wielu językach słowiańskich pojęcia cła i myta były synonimami. Zamiennie używano terminu cło i myto, jednocześnie utożsamiając te dwa pojęcia. W tłumaczeniu tekstów łacińskich na język polski słowo *theloneum* tłumaczono jako ‘cło’, co również wskazuje na to, że wówczas nie rozróżniano pojęć ceł i myt.

W okresie wczesnego średniowiecza w Polsce cła miały charakter opłaty, dopiero później w wyniku ewolucji powstały cła właściwe. Regulacja oraz wybór ceł w czasach panowania Piastów były atrybutami władzy książęcej oraz

⁷² Por. art. 13ha ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. tj. z 2016 r., poz. 1440 z późn. zm.).

królewskie. Regulacja stanowiła niepodważalne prawo do nakładania przez monarchów różnego rodzaju ceł w tym okresie.

Regulacje celne okresu piastowskiego były ukierunkowane na dostarczenie środków na utrzymanie oraz rozbudowę nowo powstającego państwa polskiego. Cło miało wyłącznie cel *stricte* fiskalny, stanowiąc podstawowe źródło dochodów skarbowych panujących władców.

Cła były świadczeniem pieniężnym, powszechnym, jednostronnie ustanowionym, pobieranym na podstawie stawek zawartych w taryfach celnych. Powyższe stwierdzenia skłaniają więc do tezy, że cło okresu piastowskiego nie miało charakteru podatku, lecz przybrało postać opłaty. Jednakże, cło i myto posiadały istotne różnice. Cło było świadczeniem pobieranym w związku z przekraczaniem granicy osady, plemienia, miasta, państwa. Myto z kolei było opłatą, świadczeniem pieniężnym, powszechnym, ekwiwalentnym, obowiązkowym ustanowionym jednostronnie przez podmiot reprezentowany przez państwo za jednorazowy przewóz towarów przez most, groblę, promem lub przez roгатki przy wjeździe do miasta. W początkowym okresie cła były daninami publicznymi pobieranymi za prawo do jednorazowego przejazdu. Pobierana je w komorach celnych (mytniczych – stosowane były obydwie nazwy) umieszczonych nie tylko na granicach wewnętrznych, ale również wewnętrznych.

Bibliografia

- Bańkowski A., *Etymologiczny słownik języka polskiego*, Warszawa 2000.
- Bardach J., *Organizacja skarbowa*, [w:] *Historia państwa i prawa Polski*, red. J. Bardach, t. 1, *Do połowy XV wieku*, Warszawa 1965.
- Bardach J., *Skarbowość*, [w:] *Historia ustroju i prawa polskiego*, red. J. Bardach, B. Leśniadorski, M. Pietrzak, Warszawa 1998.
- Brückner A., *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Warszawa 1985.
- Bundesministerium der Finanzen (red.): *Unsere Steuern von A bis Z*, Bonn 1996.
- Czyżowicz W., *Celnictwo na przestrzeni wieków – od starożytności do współczesności*, cz. 3, „Monitor Prawa Celnego” 2008, nr 1.
- Czyżowicz W., *Celnictwo na przestrzeni dziejów – od starożytności do współczesności*, cz. 4, „Monitor Prawa Celnego” 2008, nr 1.
- Czyżowicz W., Woźniczko M., *Cło i celnicy w historii. Struktury i mechanizmy działania*, Warszawa 2012.
- Drwiłło A., *Prawo celne*, Gdańsk 2001.
- Drwiłło A., *Postępowanie ochronne w prawie celnym*, Gdańsk 2003.
- Drwiłło A., *Geneza i cechy cła*, [w:] *Podstawy finansów i prawa finansowego*, red. A. Drwiłło, Warszawa 2011.
- Historia celnictwa polskiego*, „Wiadomości Celne” 2009, nr 7-8.

- Historia państwa i prawa Polski*, red. J. Bardach, t. 1, *Do połowy XV wieku*, Warszawa 1965.
- Kulicki J., *Administracja danin publicznych w Polsce*, Warszawa 2014.
- Kuś A., *Pojęcie i rodzaje ceł*, „Prawo – Administracja – Kościół” 2001, nr 4.
- Kuś A., *Cło i postępowanie celne w Polsce przedrozbiorowej*, „Roczniki Nauk Prawnych KUL” 2002, t. 3, z. 1.
- Kuś A., *Prawo celne*, Bydgoszcz – Lublin 2003.
- Kutrzeba S., *Finanse Krakowa w wiekach średnich*, Kraków 1899.
- Kutrzeba S., *Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XII do XV wieku*, „*Ekonomista*” 1902, z. 2, 3.
- Lasiński-Sulecki K., Morawski W., *Problematyka definicji cła i prawa celnego*, [w:] *Prawo celne. Międzynarodowe, wspólnotowe, polskie*, red. K. Lasiński-Sulecki, Warszawa 2007.
- Lasiński-Sulecki K., Morawski W., Rudyk T., *Wprowadzenie*, [w:] *Wspólnotowy kodeks celny. Komentarz*, red. W. Morawski, Warszawa 2007.
- Mirek I., *Czy cło jest podatkiem? Analiza na podstawie niemieckiego stanu prawnego*, „*Monitor Prawa Celnego*” 1999, nr 3.
- Mosiej G., *Geneza i ewolucja polityki celnej w Polsce*, „*Monitor Prawa Celnego i Podatkowego*” 2001, nr 7.
- Mosiej G., *Pojęcie cła. Analiza doktrynalna i dogmatyczna w Polsce*, „*Państwo i Prawo*” 2004, z. 4.
- Mosiej G., *Polityka celna polski w okresie transformacji systemowej*, Toruń 2004.
- Prawo celne. Międzynarodowe, wspólnotowe, polskie*, red. Lasiński-Sulecki K., Warszawa 2009.
- Sondel J., *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków*, Kraków 2009.
- Tegler E., *Zarys prawa finansowego*, Szczecin 1988.
- Walachowicz J., *Monopole książęce w skarbowości wczesnofeudalnej pomorza zachodniego*, Poznań 1963.
- Walkowski G.K., *System polskiego prawa podatkowego*, t. 7, *Źródła polskiego prawa podatkowego*, cz. 1, *Prawo zwyczajowe w początkach państwowości polskiej. Podatki w państwie Piastów*, Bydgoszcz 2012.
- Waschko S., *Celnictwo w Polsce przedrozbiorowej (cła i polityka celna, instruktarze i postępowanie celne)*, Sopot-Poznań 1960.
- Waschko S., *Handel zagraniczny Polski (od czasów najdawniejszych do najnowszych)*, Sopot 1963.
- Weymann S., *Cła i drogi handlowe w Polsce Piastowskiej*, Poznań 1938.
- Włodkowski K., *Zasada powszechności cła i jej ograniczenia w Polsce, Unii Europejskiej oraz wybranych krajach Europy Wschodniej*, Toruń 2009.
- Włodkowski K., *Historia taryf celnych w Polsce – do czasów rozbiorów Polski*, cz. 1, „*Monitor Prawa Celnego i Podatkowego*” 2011, nr 11.

Woźniczko M., *Polskie celnictwo w wiekach średnich i okresie nowożytnym do roku 1918. Rys historyczny*, cz. 1, „Monitor Prawa Celnego” 1996, nr 9.

Woźniczko M., *Początki celnictwa na ziemiach polskich (średniowiecze)*, [w:] W. Czyżowicz, M. Woźniczko, *Cło i celnicy w historii. Struktury i mechanizmy działania*. Warszawa 2012.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. tj. z 2016 r., poz. 1440 z późn. zm.)