

ADAM DROZDEK\*

## POJĘCIE I ISTOTA PIASTOWSKIEGO CŁA

### Wstęp

Historia cła na ziemiach polskich sięga okresu rodowo-plemiennego – czasów, w których zaczęło powstawać państwo polskie. Instytucja cła od samego początku związana była z koniecznością utrzymania osób sprawujących władzę, ustaleniem porządku prawnego, stworzeniem warunków bezpieczeństwa dla mieszkańców oraz z rozwojem handlu, który istnieje od początku kształtowania się naszej państwowości. Ówczesna wymiana towarowa należała do tego obszaru aktywności ludzkiej, dzięki której państwo, miasta, czy prowincje 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. postępował rozwój handlu z zagranicą. Przez ziemie te przebiegały bowiem główne szlaki handlowe, łączące wschodnią z zachodnią Europą. Polska posiadała dostęp do morza, co spowodowało otwarcie się nowych szlaków handlowych łączących południe Europy z północą, przebiegających przez ziemie będące pod jurysdykcją Piastów<sup>1</sup>.

Cło jako instrument finansowy okresu panowania Piastów, jest instytucją bardzo złożoną. W pracach naukowych przedstawicieli nauk prawnych, ekonomicznych, historycznych nie odnajdujemy pojęcia, jak i istoty piastowskiego cła, a pojawiające się prace są symboliczne. Celem niniejszego opracowania będzie przedstawienie pojęcia oraz istoty piastowskiego cła.

Badając pojęcie i istotę piastowskiego cła, koniecznym jest rozpoczęcie rozważań od przeprowadzenia analizy pochodzenia etymologicznego terminu cło. W pracach naukowych o charakterze filologicznym istnieje pewna roz-

---

\* Dr Adam Drozdek – Katedra Prawa Finansowego; Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach; e-mail: adam\_drozdek@poczta.onet.pl

<sup>1</sup> S. Waschko, *Celnictwo w Polsce przedrozbiorowej (cła i polityka celna, instruktarze i postępowanie celne)*, Sopot-Poznań 1960, s. 9.

bieżność pochodzenia polskiego terminu „cło”. Zgodnie z *Słownikiem etymologicznym języka polskiego* bezpośrednim prazródłem pochodzenia słowa „cło”, jest współczesny niemiecki wyraz *Zoll*<sup>2</sup>, który wywodzi się z kolei z greckiego – *telos*, oznaczającego „cło” oraz przyjętych z języka łacińskiego *teloneion*, *thelonea*, *thelonueum*. Terminy te identyfikowane były również z punktem poboru cła. Przykładem tego jest pogląd utożsamiający cło z „komorą celną”<sup>3</sup>. Z kolei druga grupa poglądów, polską nazwę terminu „cło” wywodzi od staroczeskiego słowa *clo*, które zostało zapożyczzone ze starobawarskiego *cila*, gockiego *tila*, w końcu greckiego *teles* oznaczające cel, koniec oraz cło<sup>4</sup>. I. Mirek odwołując się do dorobku doktryny niemieckiej, zauważa, że już wcześniej, bo w IV w. n.e. na południowe tereny germańskie trafiło gockie pojęcie „cła” – *mota*. Następnie zostało przekształcone w *Maut* oznaczające myto<sup>5</sup>.

Powyższe poglądy pozwalają sformułować wniosek, że termin cła należy wywodzić od niemieckiego pojęcia *Zoll*. Popierając to stanowisko, wskazać można na m.in. na termin *teloneion*<sup>6</sup>, wywodzący się z czasów rzymskich oznaczający cło.

W celu zapewnienia przejrzystości rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu niezbędne jest ustalenie zakresu przedmiotowego i podmiotowego pojęć (terminów) używanych w okresie panowania Piastów, posiadających zasadnicze znaczenie z punktu widzenia analizowanego zagadnienia. Mowa jest o terminach: komora celna, opłaty mytnicze, cła specyfikacyjne, rzeczne opłaty celne oraz opłaty targowe.

### Komory celne

Podstawową instytucją związaną z piastowskim cłem były komory celne. Wraz z postępującą budową państwa polskiego postępował nie tylko rozwój infrastruktury komunikacyjnej, ale również rozwój komór celnych, w których pobierano cło od przywożonych oraz przewożonych towarów<sup>7</sup>. Pierwsza informacja o komorze celnej na ziemiach polskich pochodzi z 3 lutego 1078 r., położonej w miejscowości Hradec. Była to komora lądowa usytuowana na trasie prowadzącej z Ołomuńca do miasta Toruń, w której pobierano w imieniu

<sup>2</sup> A. Brückner, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Warszawa 1985, s. 65.

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

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

<sup>5</sup> 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 n.

<sup>6</sup> Por. J. Sondel, *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków*, Kraków 2009, s. 934.

<sup>7</sup> J. Bardach, *Skarbowość*, (w:) J. Bardach, B. Leśniadorski, M. Pietrzak (red.), *Historia ustroju i prawa polskiego*, Warszawa 1998, s. 73.

panującego władcy daniny publiczne w postaci cła oraz myta<sup>8</sup>. Komory celne nazywano celnymi bądź mytniczymi. W nazewnictwie stosowane były obydwie nazwy. Komory powstawały nie tylko na granicy kraju, ale również równoległe do najczęściej uczęszczanych szlaków handlowych w zlokalizowanych w głębi kraju, gdzie najłatwiej można było pobrać należności celne. Komory celne można też podzielić ze względu na ich położenie, na komory lądowe-ziemne oraz wodne (położone na rzekach)<sup>9</sup>. Za graniczną uważano ostatnią komorę celną, na której pobierano cło przed opuszczeniem państwa Polskiego. Charakterystyczne było to, że komora celna, często znajdowała się w dużej odległości od faktycznej granicy<sup>10</sup>. Komora położona przy drodze międzynarodowej dawał znacznie większe dochody niż komora celna położona przy drodze lokalnej, przez którą rzadziej przewijały się transporty kupców. Panujący książę, jako *dominus theloniei*, mógł dowolnie ustalać miejsce poboru cła, jak również wyznaczać 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 położenie i decydowało o wartości danej komory oraz otrzymywanych z tego tytułu korzyściach. Właściciel prywatnych komór celnych, w przeciwieństwie do „państwowych” był związany przywilejem nadawczym, a więc między innymi nie wolno mu było bez zgody panującego przenieść komory celnej w inne bardziej dochodowe miejsce. Specyfiką każdej komory celnej była taryfa celna, która to określała nie tylko podstawę naliczenia cła, ale również wskazywała istotę jak i cechy charakterystyczne pobieranej daniny<sup>11</sup>.

Panujący książę chcąc pobierać dochody z ceł musiał posiadać zorganizowany i sprawnie działający aparat celny. Poborem cła w imieniu panującego władcy zajmowała się specjalnie do tego celu powołana administracja celna<sup>12</sup>. Podstawowym zadaniem administracji, którą reprezentował celnik (w źródłach historycznych zwani *theloneator* lub najczęściej – *thelonearius*) było<sup>13</sup>:

1. wymierzanie i pobór cła;
2. badanie przedstawionych przywilejów celno-egzempcyjnych, oraz
3. roztoczenie nadzoru nad drogami bocznymi, przez które kupcy mogli się przekradać w celu ominięcia komory celnej.

Podejmując próbę zdefiniowania komory celnej, należy konsekwentnie stwierdzić, że były to punkty poboru cła, zlokalizowane na szlakach komunikacji lądowej, tj. przy mostach, brodach, karczmach oraz w portach morskich i na

<sup>8</sup> *Historia celnictwa polskiego*, (w:) Wiadomości celne 2009, nr 7-8, s. 3.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> M. Woźniczko, *Urząd celny w Cieszynie – Dawniej i dziś*, MPC 2001, nr 7, s. 250.

<sup>11</sup> S. Weymann, *Cła i drogi handlowe w Polsce Piastowskiej*, Poznań 1938, s. 90-93.

<sup>12</sup> Por. J. Kulicki, *Administracja danin publicznych w Polsce*, Warszawa 2014, s. 81.

<sup>13</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 95-96; J. Walachowicz, *Monopole książęce...*, op. cit., s. 27.

rzekach, w których celnicy pobierali cło w imieniu panującego władcy. Każda komora celna posiadała własną taryfę celną, w której zawarta została podstawa wymiaru oraz stawki pobieranego cła, przez administrację celną.

### Oplaty mytnicze

Niezwykle istotnym pojęciem w analizie piastowskiego cła jest pojęcie opłat mytniczych. Opłaty mytnicze pobierane były za przewożone towary, niezależnie od ich ilości i rodzaju. Myto pobierano w specjalnie do tego celu ustanawianych położonych przy szlakach handlowych, mostach przeprawach oraz usytuowanych w pobliżu zamków komarach celnych. Uzależnione to było z prawem udziału monarchy w zyskach płynących z handlu, który w zamian za uiszczenie myta gwarantował bezpieczeństwo przewozu na szlakach handlowych w ramach tzw. miru monarszego<sup>14</sup>. Początkowo opłaty mytnicze pobierane były od kupców z tytułu opieki nad osobą i przewożonym towarem, następnie przekształciły się w daninę nie związaną z żadnym bezpośrednim świadczeniem pobieranym do celów fiskalnych. Za omijanie szlaków handlowych groziły nie tylko wysokie kary, ale również przepadek towaru, ewentualnie środka przewozowego, który wraz ze zwierzęciem pociągowym również stanowił towar podlegający opłacie mytniczej<sup>15</sup>. Z kolei J. Walachowicz badając *Monopole książęce w skarbowości wczesnofeudalnej pomorza zachodniego*, zauważa, że – w przeciwieństwie do cła – wcześniejsze pod względem rozwojowym są opłaty mytnicze, które stanowią opłaty zróżnicowane w zależności od przewożonego towaru, ale pobierane według liczby koni, wozów, a nawet ludzi. Taryfy mytnicze ustalały stawki opłat, które były uiszczane przez podróżujących w zamian za używanie dróg, mostów, czy bezpieczeństwo. Opłaty mytnicze były zapłatą dla państwa za „troskę” o należyte funkcjonowanie komunikacji w kraju, bez której handel nie mógł się rozwijać. Autor również podnosi, że myta pobierane były głównie na prowincji, gdzie z czasem w zupełności straciły na znaczeniu<sup>16</sup>.

Opłaty mytnicze zostały zawarte w najstarszej polskiej taryfie kołobrzeskiej pochodzącej z XII w. Była to typowa taryfa mytnicza. Na jej podstawie pobierane były nie tylko opłaty mytnicze, ale również inne daniny publiczne, jakimi są różnorodne cła oraz *pedagia* pobierane od solarzy kołobrzeskich<sup>17</sup>.

Próbę scharakteryzowania opłat mytniczych z punktu widzenia nauki skarbowości przedstawił S. Weymann. Określił on przedmiotowe świadczenia

<sup>14</sup> G.K. Walkowski, *System polskiego prawa podatkowego. Tom VII. Źródła polskiego prawa podatkowego, część I. Prawo zwyczajowe w początkach państwowości polskiej. Podatki w państwie Piastów*, Bydgoszcz 2012, s. 114.

<sup>15</sup> K. Włodkowski, *Zasada powszechności cła i jej ograniczenia w Polsce, Unii Europejskiej oraz wybranych krajach Europy Wschodniej*, Toruń 2009, s. 61.

<sup>16</sup> J. Walachowicz, *Monopole książęce...*, op. cit., s. 25.

<sup>17</sup> S. Waschko, *Handel zagraniczny Polski (od czasów najdawniejszych do najnowszych)*, Sopot 1963, s. 8.

jako nieskomplikowane opłaty, których podstawą poboru, stanowiły transporty kupieckie przemieszczające się drogą lądową (np. wozy, konie) oraz drogą wodną (np. statki lub łodzie)<sup>18</sup>. Istotnym jest fakt, że rodzaj przewożonego towaru przy tym typie opłat nie odgrywał żadnej roli. Bardziej prawidłowym zdaje się być zdefiniowanie piastowskich opłat mytniczych jako typowej opłaty ekwiwalentnej, w głównej mierze pieniężnej, uiszczanej za pewne bezpośrednie świadczenie. Przykładem tego jest pogląd przedstawiany przez A. Drwiłło, który opłatę mytniczą charakteryzuje jako typową daninę – opłatę pobieraną z tytułu wybudowania lub utrzymania drogi, przejścia przez rzekę czy grobli oraz od liczby i jakości środków przewozach jak np.: wóz, łódź czy nawet zwierze juczne<sup>19</sup>.

Mając na uwadze przedstawioną charakterystykę opłat mytniczych w czasach piastowskich, należy zauważyć, że opłaty mytnicze uiszczane były za prawo do jednorazowego przejazdu, przeprawy, przewozu, uzależnionych od liczby i jakości środków transportu niezależnie od rodzaju przewożonego towaru. Opłata tego typu była również pobierana od osób idących pieszo, związane zawsze z jakimś wzajemnym świadczeniem. Wykazują one duże podobieństwo do współczesnej opłaty. Opłaty mytnicze jako świadczenie odpłatne, zasilają nie tylko skarb królewski, książęcy, ale stanowiło także dochód osób prywatnych. Panujący jako zwierzchnik administracji państwowej (celnej) miał prawo ustanowienia taryf i pobierania z tego tytułu opłat mytniczych. Towary mogły być transportowane tylko wyznaczonymi drogami morskimi lub lądowymi, obowiązywał tzw. przymus drogowy. Obecnie odpowiednikiem opłaty mytniczej jest współcześnie pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach „opłata elektroniczna”<sup>20</sup> – tzw. e-myto, jako prawo do korzystania z dróg czy mostów. W czasach 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.

### Cła specyfikacyjne

W wyniku wprowadzenia coraz precyzyjnych taryf celnych, zaczynają pojawiać się daniny publiczne pobierane na komorach celnych, które zostały zróżnicowane w stosunku do przewożonego towaru. Do takich danin bez wątpienia należy zaliczyć cła specyfikacyjne<sup>21</sup>. Korzeniami swymi sięgają do po-

<sup>18</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 3.

<sup>19</sup> A. Drwiłło, *Postępowanie ochronne w prawie celnym*, Gdańsk 2003, s. 26.

<sup>20</sup> Por. art. 13 ust. 2 pkt 1 i 2, art. 13ha ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. tj. z 2013 r., poz. 260 z późn. zm.).

<sup>21</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 5.

bieranych opłat mytniczych, lecz w stosunku do nich przeszły długą drogę ewolucyjną w kierunku taryfikacji przewożonych towarów. Każdy towar wymieniony w taryfie celnej posiadał własną, przypisaną do danego towaru podstawę wymiaru cła oraz stawkę celną. Stawki cła były zróżnicowane i uzależnione od przewożonego towaru. Cło pobierane było od wartości, a nie jak w przypadku opłat mytniczych, gdzie ważna była tylko ilość przejeżdżających wozów czy idących koni. Z upływem czasu podstawy poboru stały się bardziej dokładniejsze, pobierając cło od cenatów, kamieni, beczek, sztuk. Przykładem tego jest taryfa celna dla komór: w Oleśnie i Siewierzu, w Pomnichowie (pochodząca z 1161-1241), w Gdańsku oraz w Poznaniu i Gnieźnie. W taryfie celnej dla komór celnych w Oleśnie i Siewierzy zostały np. wymienione jako rodzaj towaru np. śledzie, gdzie podstawą poboru był wóz, a stawka celna została określona w wysokości 1 kamienia soli.

Na przełomie XII/XIII wieku nad Bałtykiem nastąpiło zatarcie się różnic pomiędzy pobieranymi opłatami mytniczymi (mytem)<sup>22</sup>, które było pobierane od poszczególnych statków, a cłem specyfikacyjnym pobieranym od towarów.

Reasumując ten wątek rozważań, należy zauważyć, że wskazanie na różnice pomiędzy opłatami mytniczymi a cłem specyfikacyjnym nie jest rzeczą łatwą. Obydwa świadczenia oznaczone zostały w taryfach celnych wspólnym łacińskim terminem *theloneum*. Dopiero taryfy poszczególnych komór celnych, na podstawie których pobierane jest świadczenie, wskazują nam czy uiszczamy myto, czy cło specyfikacyjne. Cła specyfikacyjne znajdują się na wyższym stopniu rozwoju, gdyż każdy przewożony towar posiada własną dla niego stawkę celną. W swym charakterze cła specyfikacyjne należy porównać do współczesnych podatków, choć zawierają w sobie niewątpliwie cechy odpłatności, której to pozbawiony został podatek.

### Rzeczne opłaty celne oraz opłaty targowe

Podjmując próbę określenia pojęcia i istoty piastowskiego cła, istotnym jest scharakteryzowanie pobieranych rzecznych opłat celnych oraz opłat targowych. Posiadały one szczególny charakter. Przedstawiciele nauk ekonomicznych, wskazują, że opłaty targowe były specjalną formą mytu<sup>23</sup>. Z poglądem tym, można się tylko po części zgodzić. Ponieważ rzeczne opłaty celne wzorowane były na cłach pobieranych w komorach lądowych<sup>24</sup>, a w źródłach pochodzenia łacińskiego zostały oznaczone wspólnym rzeczownikiem<sup>25</sup>. Jako

<sup>22</sup> M. Woźniczko, *Celnicy w tysiącletniej historii Gdańska*, MPC 1998, nr 10, s. 210.

<sup>23</sup> G. Mosiej, *Geneza i ewolucja polityki celnej w Polsce*, MPCiP 2001, nr 7, s. 185.

<sup>24</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 12-13.

<sup>25</sup> Np: *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.

argumentem przemawiający za zaliczeniem tego typu opłat do myt świadczyć może, że podstawę poboru tej daniny publicznej (jak w przypadku myt) stanowił środek przewozowy w postaci łodzi lub statku. Obowiązek uiszczenia powstał w momencie przekroczenia komory rzecznej. Natomiast w przypadku przewozu towarów na Wiśle, pobierane było cła. Podstawą poboru stanowił np. mały statek, gdzie stawka celna wynosiła 3 wiadrunki. Jednakże zauważyć należy również, że w taryfach celnych gdańska, ponikowskiej i biskupstwa płockiego znajdują się specjalne pozycje dla pobieranego cła rzecznego, które uiszczane było od wszystkich importowanych i eksportowanych towarów. Taryfa celna Gdańska zawierała również specjalne pozycje dla cła morskiego. W taryfie tej zostały ustanowione cła lądowe pobierane w przypadku przywozu towarów do Polski, jak i w przypadku wywozu towarów z Polski<sup>26</sup>.

Z kolei przechodząc do opłat targowych z czasów piastowskich, należy zauważyć, że również ten typ daniny publicznej w źródłach pochodzenia łacińskiego, został określony wspólną nazwą łacińską *theloneum*<sup>27</sup>: *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). Jak już sama nazwa wskazuje, opłaty targowe pobierane były na targach. Odbywały się przy głównych grodach, spełniając nie tylko rolę placówek handlu dalekosiężnego, ale także rynek lokalny. W przeciwieństwie do myta, cła specyfikacyjnego oraz opłat rzecznych, podstawą poboru w przypadku targowych stanowił obrót towarowy dokonywany w ramach umowy kupna-sprzedaży<sup>28</sup>. Obowiązek uiszczenia opłaty targowej powstawał w momencie dokonywania transakcji handlowej. Swym charakterem nawiązują do współczesnego podatku, gdzie obowiązek podatkowy powstaje w momencie np. zawarcia umowy sprzedaży.

O zaliczeniu rzecznych opłat celnych, opłat targowych do cel<sup>29</sup>, przemawiać może m.in., że świadczenie te pobierane były w komorach celnych na podstawie taryf celnych przez administrację celną reprezentowaną przez celnika. Dochody uzyskiwane z tego tytułu zasiały skarb książęcy<sup>30</sup>. Wzorowane były na cłach ustanawianych i pobieranych na drogach lądowych. Do podobnego wniosku doszedł K. Buczek, który wskazał, że pobierane przez Mieszka I opłaty targowe były przekazywane do wojska w formie żołdu. Stanowiły one

<sup>26</sup> Należy zwrócić uwagę, że Autor opisując rzeczne opłaty celne, używa terminu cło, jednoznacznie wskazując z jakim rodzajem daniny publicznej mamy do czynienia (por. S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 12-13, 118).

<sup>27</sup> Tłumaczenie własne.

<sup>28</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 13-14.

<sup>29</sup> B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina*, Gdańsk 1955, s. 65.

<sup>30</sup> S. Smółka, *Mieszko stary i jego wiek*, Warszawa 1881, s. 152; R. Grodecki, *Minczerze we wcześniejszym średniowieczu polskim*, Kraków 1921, s. 54.

formę opłaty celnej, a nie podatku, gdyż Polska w roku 965/966 nie posiadała własnej monety<sup>31</sup>.

## Cła

Przechodząc do ostatniej daniny publicznej pobieranej w związku z dokonywanym obrotem towarem z zagranicą, ciekawą genezę pojawienia się tego instrumentu finansowego w Polsce podają *Starożytności polskie*: „Budujący mosty, groble chcieli mieć zwrócone swoje nakłady i stąd każdy przejeżdżający musiał się przyczynić w części do zwrotu kosztów, a stąd składać pewna opłatę. Inny znowu oczyścił rzekę, zniósł młyn zawadzający żegludze, a za to miał przywilej ściągania pewnej opłaty od statków. Był często szlachcic albo rozbójnik w lesie, który kupców chwycił, odzierał, zabijał, kto więc chciał być bezpieczny, ten mu się opłacił. Często też znowu zdarzył się pan duchowny, pan świecki, magistrat możniejszego miasta, który dla zasłonienia kupca i podróżnego kazał swoim ludziom i żołnierzom przez lasy i miejsca niebezpieczne przeprowadzać, a za to kazał sobie płacić. Panujący i miasta wpuszczali zagranicznych kupców z towarami pod tym tylko warunkiem, że im pewną część lub opłatę złożą. Nie pozwolono wreszcie i chłopu sprzedać na rynku, dopóki nie wyliczył targowego. Na koniec chcąc obłożyć podatkami kupca krajowego w stosunku do jego majątku, albo raczej zarobku, przyjęto za normę ilość towarów wystawianych na sprzedaż i tak tedy z wielu przyczyn i powodów, przez wiele może wieków kształcił się podatek, który wsadzono nareszcie na przywóz, wywóz i przewóz rozmaitych handlowych, podług procentu od wartości, wagi lub sześciennych rozmiarów, a który w ogóle cłem nazwano”<sup>32</sup>. Początkowo cło w czasach panowania Piastów miało charakter myta, które były opłatą uiszczaną za prawo do jednorazowego przejazdu, pobierane na szlakach handlowych w komorach celnych. Zasadniczo cła pojawiają się w czasach późniejszych, gdyż dopiero w XII wieku znaleziono 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 cło w komorach celnych<sup>33</sup>, zlokalizowanych zarówno w grodach jak i w przyległych do nich miejscowościach na wszystkich przejściach.

Specyficzną właściwością pierwszych polskich taryf celnych był fakt, iż cło było pobierane nie od towaru, ale od środków przewozowych, niezależnie od rodzaju i ilości przewożonego towaru<sup>34</sup>, aby z czasem przekształcić się w należność uiszczaną od wartości przewożonych dóbr, pobieraną w stosunku

---

<sup>31</sup> K. Buczek, *Targi i miasta na prawie polski (okres wczesnośredniowieczny)*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1964, s. 38.

<sup>32</sup> *Starożytności polskie*, Poznań 1942, t. 1, s. 146 n.

<sup>33</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 17-18.

<sup>34</sup> K. Włodkowski, *Historia Taryf celnych w Polsce – do czasów rozbiorów Polski – część I*, MPCiP 2011, nr 11, s. 453.

procentowy nie związaną z żadnym bezpośrednim świadczeniem. Jednakże panujący władcy szybko zorientowali się, jakim łatwym, tanim oraz skutecznym instrumentem dostarczającym dochody do skarbcza jest cło. W rezultacie taryfy celne stały się bardziej precyzyjne, gdzie cłu podlegały wszystkie przewożone towary. Poszczególne komory celne posiadały indywidualne taryfy celne. Na podstawie towar mógł podlegać cłu na jednej komorze, na innej zaś mógł nie być w ogóle ujęty w taryfie celnej. Co więcej jeden i ten sam towar przechodząc przez kilka komór celnych, podlegał cłu kilka razy, w różnych stawkach celnych.

Mając na uwadze powyższe, należy zauważyć brak jednolitego obciążenia tych samych towarów. Komory celne stosowały autonomiczne, a przy tym niejednolite taryfy celne.

W związku z tym, iż nie na wszystkich drogach były komory celne, kupcy zobowiązani byli poruszać się tylko drogami wskazanymi przez przepisy celne. Obowiązek podróŜowania wyznaczonymi drogami celnymi posiadali nawet kupcy posiadający zwolnienie celne od obowiązku uiszczenia cła. Za złamanie tego zakazu groziły nie tylko wysokie kary, ale również przepadek towaru, ewentualnie środka przewozowego, który wraz ze zwierzęciem pociągowym początkowo również stanowił towar podlegający cłu<sup>35</sup>.

Wprowadzenie dokładnych taryf celnych, przymusu drogowego oraz uiszczenia cła przy każdorazowym przekroczeniu towaru przez komorę celną, niewątpliwie świadczy o tym, że cło w okresie panowania Piastów posiadało charakter *stricte* fiskalny.

W XII-XIII w. postępował rozwój handlu tranzytowego, miało to ważne znaczenie dla gospodarki<sup>36</sup>. Pozwala to stwierdzić, że w okresie tym, cła były głównie cłami wewnętrznymi, mającymi charakter ceł tranzytowych. Przy czym, należy zaznaczyć, że nie było rozróżnienia pomiędzy eksportem, importem czy o tranzytem towarów. Obowiązek uiszczenia cła powstawał w każdym przypadku przewozu towarów przez komorę celną.

Podejmując dalszą część rozważań, trzeba zwrócić uwagę, że w przeciwieństwie do myta, cło stanowiło daninę uiszczaną z dwóch tytułów<sup>37</sup>:

1. w związku z przekroczeniem przez towar tzw. linii celnej (w czasach współczesnych powiedzieliśmy byśmy że związku z przekroczeniem granicy celnej państwa lub unii). W tym przypadku pobierane były cła graniczne, oraz
2. ze zdarzeniem, jakim było prawo do jednorazowego przejazdu przez komorę celną, które znajdowały się wewnątrz kraju tzw. cła wewnętrzne.

<sup>35</sup> M. Woźniczko, *Polskie celnictwo w wiekach średnich i okresie nowożytnym do roku 1918. Rys historyczny – część I*, MPC 1996, nr 9, s. 350.

<sup>36</sup> Ibidem, s. 350.

<sup>37</sup> A. Kuś, *Prawo celne*, Bydgoszcz-Lublin 2003, s. 20.

Należy również wskazać na zasadnicze różnice pomiędzy cłem współczesnym a cłem z czasów piastowskich. Z punktu widzenia teoretyczno-skarbowego, można wyróżnić trzy rozbieżności.

Po pierwsze – współcześnie cło pobierane jest wyłącznie na granicy związków publicznoprawnych (państwa lub unii celnej). Cło pobierane było nie tylko na komorach celnych zlokalizowanych na granicy, ale także wewnątrz państwa, na komorach gęsto zlokalizowanych wzdłuż traktów kupieckich. Wewnętrznych komór celnych było znacznie więcej.

Po drugie – charakter ceł przewozowych (raczej *quasi* przewozowych) jest zdecydowanie trafny, gdyż pobierano cło od przewożonych towarów z jednego do drugiego miasta położonego w Polsce. Pobierane były w każdym przypadku przewożenia towarów przez komorę celną nie biorąc zupełnie pod uwagę czy chodziło o import czy eksport towarów. Cłom podlegały towary w zależności od komory, przez którą towar przechodził. Liczba towarów podlegających cłu w danej komorze nie była wszędzie jednolita. Dlatego możemy mówić o różnicy pomiędzy cłami z okresu piastowskiego cłami współczesnymi, mianowicie o braku powszechnej podległości celnej dla wszystkich towarów i braku jednolitego obciążenia celnego tych samych towarów na różnych komorach celnych. Współcześnie stosowana jest jednakowa stawka celna w stosunku do towaru wprowadzanego na obszar celny związku publicznoprawnego, niezależnie od tego w jakim urzędzie dokonujemy odprawy celnej.

Po trzecie – istotną różnicą pomiędzy cłem piastowskim a współczesnym jest odmiennosc zadań, jakie przypisuje się cłom. Funkcja fiskalna cła była powszechna na ziemiach polskich, o ile bowiem dzisiejsze cło zdecydowanie służy jako instrument ochrony produkcji krajowej, a dopiero na drugim planie stawia się motyw fiskalny.

Tak więc należy dojść do wniosków, że pomiędzy cłami piastowskimi a cłami współczesnymi jest znaczna różnica. Cła w okresie piastowskim były cłami wyłącznie wewnętrznymi, choć z czasem wprowadzono również cła pograniczne. Początkowo cła miały wyłącznie charakter ceł fiskalnych, nie było jednolitych taryf celnych dla całego obszaru celnego państwa, wreszcie, że nie odróżniano ceł od myt.

Przedstawiając istotę piastowskiego cła, należy podnieść, że cło zawsze związane było ze świadczeniem uiszczanym w związku z przekroczeniem towarów „granicy celnej” miasta, prowincji czy państwa oraz jednorazowym przejazdem przez komorę celną<sup>38</sup>. W czasach współczesnych możemy powiedzieć, że jest to dokonanie odprawy celnej w granicznym urzędzie celnym lub w wewnętrznym urzędzie celnym. Podstawą wymiaru cła początkowo był środek przewozowy sam lub łącznie ze zwierzęciem pociągowym, w zależności od ilości tych zwierząt, podstawą wymiaru cła było także samo zwierze lub człowiek idący pieszo.

---

<sup>38</sup> Por. S. Waschko, *Celnictwo...*, op. cit., s. 21.

W nawiązaniu do przeprowadzonych rozważań, na temat pochodzenia etymologicznego terminu cło, należy zauważyć również, że od początków naszej państwowości mamy do czynienia z „mieszaniem” się dwóch terminów jakimi są myta i cła, względnie opłat o innych nazwach charakterze mytniczym. 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<sup>39</sup>. Spowodowane było to również faktem, że język łaciński stosowany był na rozległym obszarze, na którym to podlegał lokalnym wpływom i drobnym przekształceniom, zwłaszcza w wersji mówionej<sup>40</sup>. Okres wczesnego średniowiecza wprowadził przekształcenia i zróżnicowania, a w konsekwencji spowodowało to rozwój neologizmów. Tworzono nowe słowa, gramatykę dostosowując je do nowych potrzeb. Tworzono nowe wyrazy od wyrazów już istniejących oraz przez nadanie nowego znaczenia wyrazom już istniejącym. Przez długie lata funkcjonowały zamiennie obok siebie obydwa terminy, spowodowane było to błędnym tłumaczeniem tekstów źródłowych<sup>41</sup>. Zamiennie używano terminu cło i myto, utożsamiając te dwa pojęcia. Nie przypadkiem, zatem w wielu językach słowiańskich pojęcia cła i myta były synonimami. W 1367 r. pod koniec panowania Piastów w Polsce po raz pierwszy pojawia się w taryfach celnych słowo „cło”. Dotychczas zamiennie stosowano myto lub *theloneum*<sup>42</sup>, który był wyrażeniem dyplomatycznym. Popularnie używano polskiej nazwy myto.

Podejmując próbę zdefiniowania piastowskiego cła należy przedstawić poglądy nie tylko przedstawicieli nauk historycznych, ale również doktryny prawa, gdyż prezentowane są rozbieżne poglądy dotyczące definicji cła.

Próbkę zdefiniowania piastowskiego cła z punktu widzenia ruchu towarowego przedstawił S. Weymann, który cłem określa opłatę, która obciąża ruch towarowy (opłaty drogowe), jak również dziedzinę obrotu towarowego (opłata targowa)<sup>43</sup>. Przedstawiane jest również stanowisko, wskazujące, na miejsce poboru cła, które jest pobierane od przedmiotów, przechodzących przez komorę celną<sup>44</sup>.

W literaturze przedmiotu prezentowane są również poglądy, które definiują cło, jako opłatę. Stanowisko takie prezentuje m.in. S. Waschko, który definiuje piastowskie cło jako „opłata nie związana z żadnym świadczeniem bez-

<sup>39</sup> Przykładem tego jest konstytucja królewska pochodząca z 1496 r., w której Jan Olbracht zwolnił szlachtę od wszystkich myt (w tym ceł), potwierdzając w ten sposób zwolnienia przyznane przez jego przodków.

<sup>40</sup> J. Sondel, *Słownik łaciński...*, op. cit., s. XI n.

<sup>41</sup> Por. G.K. Walkowski, *System polskiego...*, op. cit., s. 17, 154.

<sup>42</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 7; podobnie: A. Kuś, *Prawo celne...*, op. cit., s. 21; G. Mosiej, *Pojęcie cła. Analiza doktrynalna i dogmatyczna w Polsce*, PiP 2004, z. 4, s. 57; M. Woźniczko, *Polskie celnictwo...*, op. cit., s. 350.

<sup>43</sup> S. Weymann, *Cła i drogi...*, op. cit., s. 1.

<sup>44</sup> S. Kutrzeba, *Taryfy celne i polityka celna w Polsce od XII do XV wieku*, Ekonomista, z. II i III, Warszawa 1902, s. 188.

pośrednim. Cła bowiem pobierane były w celach fiskalnych (cła fiskalne), lub polityczno-handlowych (cła gospodarcze), albo w obydwu tych celach (cła mieszane)<sup>45</sup>. Zdaniem Autora cło można również zdefiniować jako opłatę pobieraną przez uprawnione do tego czynniki z tytułu przekroczenia linii celnej (cła graniczne), względnie z tytułu przejścia przez wewnętrzną komorę celną (cła wewnętrzne)<sup>45</sup>. Pojęcia te wynikają nie tylko ze specyficznej istoty ceł, ale również, iż cło przybrało postać opłaty pobieranej za prawo do jednorazowego przejazdu przez punkty poboru.

Mimo wielu stanowisk prezentowanych w literaturze historycznej na temat definicji cła, nie została wypracowana jednolita definicja cła. Wskazać można na enumeratywne cechy, które pozwalają na jednoznaczne zdefiniowanie tej najstarszej instytucji finansowej. Są to: miejsce poboru cła, przedmiot jakim jest towar oraz podmiot, którym jest osoba przewożąca towar przez komorę celną. 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 od przewożonych towarów.

### Wnioski końcowe

Przeprowadzona analiza pozwala na sformułowanie następujących wniosków. Cło pobierane było już na ziemiach polskich niewątpliwie od czasów najdawniejszych, zanim powstała władza książęca i ustaliła podległe sobie obszary. Cło jest jednym z najstarszych świadczeń pieniężnych pobieranych na ziemiach polskich od towarów z tytułu przekroczenia granicy celnej przez upoważnione do tego „organy państwowe”. Poborem cła w imieniu panującego władcy zajmowała się specjalnie do tego celu powołana administracja celna. Niezależnie od formy i nazwy pojęcia „cła”, pobierane było zarówno przez państwo reprezentowane przez książęta, jak i przez króla, panów świeckich, duchowych, jak również przez osoby prywatne. Regulacja oraz pobór ceł były wówczas atrybutami władzy książęcej oraz królewskiej i stanowiło 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, stanowiąc jednocześnie podstawowe źródło dochodów skarbowych panujących władców.

Cło pobierane za czasów panowania Piastów było świadczeniem o właściwościach daniny powszechnej, pobieranej skutecznie od ogółu ludności. Obciążeni nim byli zarówno kupcy trudniący się handlem zawodowo, jak i zwykli mieszkańcy w specjalnych do tego celu ustanowionych punktach poboru – komorach celnych (mytniczych), na podstawie obowiązujących taryf celnych. Stawki pobieranego świadczenia celnego były zróżnicowane w zależ-

<sup>45</sup> S. Waschko, *Celnictwo...*, op. cit., s. 15.

ności od rodzaju oraz ilości przywożonego, bądź wywożonego towaru. 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 celną. Pochodzące z pierwszych stuleci naszych dziejów polskie cło przyjęło charakter opłaty. Było to świadczenie pieniężne, powszechne, jednostronnie ustanawiane oraz pobierane na podstawie stawek zawartych w taryfach celnych.

## THE CONCEPT AND ESSENCE OF THE PIAST DUTY

### Summary

One of the oldest benefits collected during the reign of the Piast dynasty was the duty. This benefit, had no doubt the nature of the tribute paid to the general public in exchange for crossing the customs house, the city or the state border, levied on goods transported. Were burdened with him both professionally traders trade and ordinary residents in special for this purpose established collection points – customs chambers, on the basis of existing tariffs.

**Key words:** duty, toll, during the reign of Piast.