

---

## МИТНЕ ПРАВО

---



**Кормич Б.А.,**  
 д.ю.н., професор, завідуючий  
 кафедри морського та митного права  
 Національного університету  
 «Одеська юридична академія»  
 (м. Одеса, Україна)

УДК 339.543

### ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ МИТНОЇ СПРАВИ В ЄВРОПІ: ПЕРІОДИЗАЦІЯ ТА ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ

У статті розглядаються особливості розвитку митної справи в Європі. Визначаються такі періоди, як митна справа часів Античності, митна справа Середньовіччя та митна справа Нового часу. Аналізуються ознаки, властиві кожному з періодів. Розглядається процес трансформації сутності мита від збору за провіз товарів до загальнодержавного податку.

**Ключові слова:** митниця, митна справа, мито, податки, збори.

***Кормич Б.А. История развития таможенного дела в Европе: периодизация и основные тенденции. – Статья.***

В статье рассматриваются особенности развития таможенного дела в Европе. Определяются такие периоды, как таможенное дело времен Античности, таможенное дело Средневековья и таможенное дело Нового времени. Анализируются признаки каждого из периодов. Рассматривается процесс трансформации сущности таможенных пошлин от сбора за провоз товаров до общей осударственного налога.

**Ключевые слова:** таможня, таможенное дело, таможенная пошлина, налоги, сборы.

***Kormych B.A. The History of Development of the Customs Affairs in Europe: the Periods and the Main Trends. – Article.***

The present article provides the review of the peculiarities of customs affairs development in Europe. The main periods such as the customs of antiquity, the customs of medieval ages and the customs of modern times are defined. Besides the

characteristics of the particular periods are given. The transformation of the virtues customs duties from the road tolls to the national taxes is also analyzed.

*Keywords:* customs, customs affairs, customs duty, taxes, tolls.

Сучасна державна митна справа є результатом поєднання нових принципів та концепцій, що виникли у другій половині ХХ ст. завдяки міжнародному співробітництву з митних питань, та певних звичаїв та інститутів, історія яких сягає багатьох століть. Саме завдяки такій взаємодії традицій та новацій і сформувалися основні інститути митного права, які в процесі свого існування зазнавали безліч трансформацій з метою пристосування до зміни політичних, економічних та правових поглядів на здійснення митної справи. В цьому аспекті аналіз історії формування митного права та митної справи є необхідним для розуміння їх сучасного стану, причин існування тих або інших юридичних механізмів та визначення ключових тенденцій розвитку.

Історія митної справи ставала предметом досліджень європейських науковців, починаючи з середини ХІХ ст. Існують наукові розвідки цих питань і у радянській правовій науці початку ХХ ст. (І.М. Кулішер) [1], і в українській кінця ХХ – початку ХІХ ст.ст (П.В. Пашко, В.В. Ченцов, В.Б. Чорний, А.В. Кольбенко та інші) [2–4]. Однак, для багатьох досліджень історії митної справи характерним є інституційний підхід, коли в центрі уваги виступає саме організація митної справи, а не особливості її функцій на тому або іншому етапі. І, як наслідок, розвиток митної справи пов'язується виключно із особливостями митних систем держав, до складу яких входила територія сучасної України.

Разом з тим, важливим для розуміння процесу розвитку митної справи є дослідження загальноєвропейських особливостей її формування, визначення характеру змін функцій мит у податкових системах та регулюванні зовнішньої торгівлі тощо. Тож, саме аналізу загальних тенденцій розвитку митної справи в історичному аспекті і присвячена дана стаття.

Ведучи розмову про походження митного права та митної справи необхідно відмітити їх фіскальну природу. Тобто, їх

виникнення та розвиток нерозривно пов'язані із практикою справляння платежів з товарів, які перевозилися сухопутними або морськими шляхами, підконтрольними тим або іншим володарям, містам або державам. Відповідно, саме крізь призму зміни поглядів на зміст та функції тих платежів, що стали прообразами сучасних мит, можна визначити і сам процес формування та розвитку митної справи. Крім того, питання періодизації розвитку митної справи корелюють із основними історичними періодами (Античність, Середні віки, Новий час). Адже саме зміни економічного укладу суспільства справили найбільший вплив і на питання справляння мит та податків.

Можна виділити три основні підходи до визначення часу виникнення практики оподаткування товарів митами.

Так, згідно з однією з думок, подібні збори виникли ще до появи держави як такої, і мали в своїй основі дари, що підносилися вождям племен за заступництво в торгівлі, захист майна тощо [1, с. 20].

Інші відносять появу мит до часів Стародавніх Єгипту, Фінікії та Вавилону III-II тис. до н.е. та платні, що стягувалася володарями цих країн з купців та торговельних караванів в обмін на захист від нападів грабіжників.

Нарешті, найбільш обґрунтованим у науковій літературі є підхід, згідно з яким мита виникли у період Античності, коли з'явилася велика кількість податків та зборів, що стягувалися в містах, портах та на торговельних шляхах, перші письмові свідчення про які відносяться до VI ст. до н.е.

**Митна справа доби Античності.** Історичні пам'ятки свідчать про те, що саме у Стародавніх Греції та Римі сформувалися впорядковані належним чином системи оподаткування, в яких були присутні податки, які ми можемо вважати попередниками сучасних мит. При цьому, вже у ті часи сформувався погляд на те, що торгівля повинна бути джерелом наповнення державної скарбниці, а для цього міста та держава повинні розвивати свої гавані, шляхи, мости тощо. У давньогрецькій та латинській мовах виникає поняття *emporion*, яким позначається гавань-ринок, на території якого завозяться іноземні

товари та забезпечується можливість торгівлі іноземним купцям. Такі гавані-ринки відділяються від решти території міста для забезпечення ефективного оподаткування руху товарів, яке стає одним з ключових джерел поповнення міських та державних скарбниць.

Так, у стародавніх Афінах сплачувалися портові збори з товарів, які ввозилися або вивозилися на морських судах у розмірі 1-2%, окремо оподатковувалося ввезення зерна у розмірі 2%, справлялися платежі на міських воротах та ринках. Причому збирання податків здійснювалося приватними особами, які щороку викупали у міста таке право на аукціонних засадах [3, р. 100].

Оскільки ці мита не мали регулятивного ефекту, їх розмір не залежав від виду товару, що оподатковувався. В основі подібних зборів, зокрема, лежало тогочасне уявлення про різне правове положення громадянина міста або держави та іноземця. Іноземець прибував самотній та незахищений: сплата мита забезпечувала йому захист у тій громаді, де він здійснював торгівлю. В давні часи вожді або королі монополізували це джерело надходжень [4, р. 160]. Найбільш яскравим прикладом такого розмежування виступає Римська імперія, все вільне населення якої поділялося на громадян Риму та перегинів (іноземців). Правове положення останніх регулювалося окремим законодавством – *Jus gentium* (правом народів). При цьому, починаючи з 167 р. до н.е. громадяни Риму були звільнені від податків, тож весь фінансовий тягар покладався саме на іноземців.

У Стародавньому Римі продовжили грецьку практику оподаткування товарів, що ввозилися та вивозилися, запровадивши аналогічне мито під назвою *portorium* за стандартною ставкою 2,5%, відомості про яке з'являються починаючи з IV ст. до н.е. Від початку цей податок застосовувався лише у морських портах, але із збільшенням території імперії така практика стала поширюватися і на міста, розташовані на сухопутних шляхах перевезення товарів, які портами не являлися. Всі громади, включаючи вільні міста, повинні були сплачувати *portorium* без будь-яких значних виключень, окрім офіційних осіб, солдатів та публіканів, які

виконували офіційні функції Риму [5, р. 75]. В часи Давнього Риму правила оподаткування митом вперше оформлюються у вигляді окремого законодавства, яке в силу походження від портових зборів мало назву *lex portus* (дослівно – «право портів»), хоча розповсюджувалося і на сухопутні шляхи. Так, одним з найбільш відомих прикладів такого законодавства, який дійшов до нас є митний закон Пальміри (міста, розташованого на території сучасної Сирії, яка в той час була римською провінцією). Цей закон датований 137 р. н.е., але містить посилання і на більш ранній закон, середини I ст. н.е. Митний закон Пальміри вважається першим відомим митним тарифом, адже по суті він є *lex portus*, оскільки визначає транзитні мита (*portoria*), які накладалися на товари, що транспортувалися до Римської імперії в основному торговельними караванами через Пальміру, хоча саме місто не було гаванню на воді в фізичному сенсі [6, р. 76].

Справляння *portoria* здійснювали публікани – приватні особи, які брали на відкуп право стягнення державних податків. Сам же цей податок найбільш близький за характером транзитному миту, тобто миту, що справляється за перевезення товарів територією держави. Разом з тим, важливими характеристиками *portoria* були державний характер, характерний об'єкт оподаткування – товари, що ввозилися або вивозилися, встановлення спеціальними законами, спрямування на наповнення державної скарбниці.

**Митна справа у середньовічній Європі.** Транзитний характер мита, тобто погляд на мито, як на плату за перевезення товару певною територією був панівним у часи раннього Середньовіччя. Але важливою особливістю всіх цих зборів було їх застосування не на підставі закону, а на підставі традиційного права феодалного землевласника збирати данину з усіх подорожуючих його землями. Власне кажучи, враховуючи надмірну кількість та обсяги, межа між подорожніми зборами тих часів та вимаганням або пограбуванням подорожуючих була дуже незначною. Вже у капітуляріях (законах) Королівства Франків (V – IX ст.) згадувалася значна кількість різноманітних зборів (мит): мостові, річкові,

портові, подорожні збори; збори з колеса (воза), нав'юченого коня, пішохода; ринкові збори тощо (*pontaticum, rivaticum, portaticum, plateaticum, rotaticum, saumaticum, pedagium, foraticum*). Але, що характерно, згадуються вони у негативному сенсі, оскільки у згаданих капітуляріях містяться заборони збирати мита на відкритих дорогах, де немає мостів, бродів та паромів, або заборона збирати будь-які мита, крім тих, що були встановлені із стародавніх часів [7, р. 390].

Власне на підставі належності права збирання мит до королівської влади можна розмежувати континентальну та британську традиції митних зборів. В той час, як в континентальній Європі збирання подорожніх мит було прерогативою місцевих феодалів, в Англії це розглядалося як традиційне право короля. При цьому збирання англійським королем мита базувалося на неписаному звичаєвому праві та не потребувало схвалення парламентом.

Найперші відомості про справляння мита в Англії належать до X ст. В ті часи у порті Лондона та ряду інших міст на користь короля справлялися три основних види мит: призові збори (*Prisage*), додаткові портові збори (*Maltolte*) та давні звичаєві збори (*Ancient Customs*) [8, р. 4]. Призові збори (*Prisage*) представляли собою право експропріації (а згодом купівлі за символічну ціну) для «королівських потреб» частини товарів перед вивантаженням або завантаженням на судно. Додаткові портові збори (*Maltolte*) (від давнього французького *malletoute* – додатковий податок) – нерегулярне мито, що в грошовій формі справлялося місцевими шерифами. Нарешті, давні звичаєві збори (*Ancient Customs*) були митами, що справлялися на користь короля у грошовій формі «з незапам'ятних часів».

Вважається також, що саме в Англії вперше в Європі, у 1275 р., були встановлені вивізні мита, якими оподатковувалися основні експортні товари того часу: вовна, шкурки з вовною та шкіра. У відповідному королівському акті вони отримали назву нових мит (*New Customs*), на відміну від стародавніх мит (*Ancient Customs*), що мали характер транзитних [9, р. 121].

Крім того, в Англії досить рано почалася активна протидія практиці збирання внутрішніх мит, що знайшло відображення у статтях Великої Хартії Вільностей 1215 р. (*Magna Carta*), згідно з якими король гарантував купцям свободу пересування та звільнення від внутрішніх «протизаконних мит».

«Усі купці повинні мати право вільно і безпечно виїздити з Англії і в'їздити до Англії, і перебувати, і їздити по Англії як на суші, так і на воді, для того, щоб купувати і продавати без усяких протизаконних мит, сплачуючи лише старовинні і справедливі, звичаєм встановлені мита, за винятком військового часу і якщо вони будуть із землі, що воює проти нас...» (Велика Хартія Вільностей 1215 р., Ст. 41) [10].

Завдяки розвитку податкової та митної системи під контролем центрального королівського уряду, Англія однією з перших почала набувати рис, характерних для сучасних держав. Зокрема, вже у XIII ст. почалося розмежування між різного роду зборами за державні послуги та митами, якими оподатковувалося ввезення та вивезення товарів. Це відобразилося і в термінології, коли за внутрішніми зборами залишилася давньо-саксонська назва *tolls*, а мита, як вже згадувалося, отримали назву *customs* в силу їх походження від «давніх звичаїв».

В континентальній Європі спроби впорядкування системи мит наштовхувалися на особливості тодішніх феодальних відносин та слабкість центральної державної влади. Показовими в цьому аспекті є закони імператорів Священної Римської імперії [7, р. 392 – 395]. Так, едикт 1235 р. передбачав, що всі мита (*zoll*) встановлені після 1024 р. (смерті імператора Генріха II Святого), скасовувалися, якщо тільки збирач не доведе своє право їх стягувати. Порушники цього правила каралися як грабіжники. Едиктом 1430 р. було підтверджено принцип, згідно з яким право збирати мито базується на наданні еквівалентної послуги. Перша спроба встановлення загальнодержавних мит, які б збиралися на кордонах Священної Римської імперії відноситься до 1522 р. Але вона виявилася невдалою через спротив міст, які посилювалися на те, що без скасування чисельних внутрішніх мит додаткові прикордонні мита зроблять торгівлю взагалі неможливою. Перше

ж загальне німецьке експортне мито, яке йшло до імператорської скарбниці, було встановлено на зерно у 1569 р.

До 1592 р. відноситься перше відоме використання слова «тариф» для позначення переліку мит. Воно походить від латинського або італійського *tariffa* (арифметична таблиця, перелік цін), яке в свою чергу є латинізованим арабським *ta`rif* (інформувати, повідомляти) [11, р. 320]. За однією з версій, латинський варіант цього слова почала застосовувати Римська католицька церква близько 1517 р. для позначення встановлених Папою Львом X переліків цін на індульгенції залежно від скоєного злочину [12, р. 4].

Суттєві зміни у характері митної справи та її відхід від виключно фіскальної функції відбулися завдяки розвитку середньовічних міст та отриманню ними Магдебурзького права. Незалежність та розширення прав міського самоврядування включало і право встановлення місцевих податків і зборів, затвердження правил торгівлі тощо.

Міста, з розвитком ремесел, починають запроваджувати заборони на ввезення товарів, що вироблялися в цьому місті. Такі положення зустрічаються у статутах середньовічних міст, цехових правилах, починаючи з XIV ст. Подібна практика значно поширюється у XV ст. в статутах французьких, німецьких, італійських міст. Відповідні статuti містять вже цілий комплекс правил, спрямованих на заборону або обмеження ввезення товарів, вироблених в інших містах: прямі заборони щодо ввезення, обмеження ввезення та продажу товарів окремими днями тижня або датами проведення ярмарок, оподаткування таких товарів ввізним митом. Так само як державні мита того часу передбачали дискримінацію між різними країнами, місцеві мита здійснювали дискримінацію між містами. Така локальна дискримінація могла передбачати більш пільговий режим для іноземних товарів, порівняно із сусідніми містами. Таким чином оподаткування тих, хто приїжджав до міста, було на такому рівні, що залишало торгівлю прерогативою лише мешканців міста [9, р. 128].



Разом з тим, розвиток міст, виробництва товарів та торгівлі обумовив і початок централізації митної справи. Цей процес розпочався в Англії у XIII ст., коли між окремими містами почали укладатися торговельні угоди, які передбачали звільнення торгівлі між ними від заборон та сплати мит. Поширення таких угод у XIV-XV ст.ст. поступово призводить до встановлення свободи торгівлі по всій території держави.

**Митна справа Нового часу.** Посилення центральної влади, розвиток промислового виробництва та міжнародної торгівлі обумовили докорінні зміни у митній справі Нового часу. Такі зміни були пов'язані із формуванням єдиної національної митної території держави, утвердженню мита в якості загальнодержавного прикордонного податку, початком виконання митом не лише фіскальних, а й регулятивних функцій. Слід зазначити, що скасування внутрішніх мит та забезпечення вільного руху товарів територією держави відбувалося в європейських країнах різними темпами. Якщо в Англії цей процес фактично завершився наприкінці XVI – початку XVII ст., то в інших європейських країнах вільний внутрішній рух товарів було забезпечено у XVIII ст. (Франція, Іспанія, Австрія) та, навіть, у першій половині XIX ст. (Німеччина, Італія).

Суттєве реформування митної справи в Англії відбулося після Англійської революції у 1647-1656 рр. і включало зміни старих експортних мит та встановлення нових ставок імпорتنних мит. У 1656 р. англійським парламентом було видано ряд актів, в яких зазначалося, що нові мита встановлюються «не лише з метою забезпечення безпеки на морі, конвоювання торговельних суден і товарів та безпеки торгівлі», але й через «потреби держави у фінансах для ведення державних справ» [13, р. 6]. Тим самим, чи не в перше мито було офіційно визнано державним податком, а не збором за певну послугу. Крім того, відбулося остаточне розмежування мит, як податків при ввезенні та вивезенні, та акцизних податків, як внутрішніх податків на споживання. Хоча, згідно з актом 1656 р., акцизні податки продовжували встановлюватися окремо для «іноземних та імпортованих товарів» та окремо для «національних та

внутрішніх товарів». У 1660 р. парламентом було видано акт, що отримав назву «Великий митний статут» (*The Great Statute of Customs and the New Book of Rates*), який можна вважати одним з перших актів кодифікації митного законодавства. Великий митний статут включав розділи: 1. Мито (*tunnage*) на вино; 2. Мита на товари, що ввозяться; 3. Мита на товари, що вивозяться; 4. Директиви щодо сплати мита на вовняний одяг; 5. Правила, накази, директиви та дозволи для комерсантів та митників у всіх портах королівства.

Крім того, значного прогресу було досягнуто у скасуванні внутрішніх мит. Зокрема, у 1707 р. після створення об'єднаного королівства Велика Британія, було скасовано мита між Англією та Шотландією, і англійське митне законодавство було поширено на всю їх територію.

Разом з тим, митна система Англії залишалася досить складною, зокрема один і той самий товар міг оподатковуватися декількома митами. Остаточне вирішення цієї проблеми було здійснено Митним консолідаційним актом 1787 р. (*Pitt's Customs Consolidation Act*), відомим за ім'ям його автора – прем'єр-міністра Вільяма Пітта мол. В рамках акту 1787 р. було використано метод, за яким замість різноманітних старих мит для кожного виду товару вводилися нове мито, що представляло собою суму попередніх. Самі ж товари були поєднані у єдиній класифікації, яка налічувала 1425 позицій [14, р. 47].

Перебудова митної системи Франції розпочалася завдяки фінансовій реформі Ж.-Б. Кольбера, в рамках якої у 1664 р. було скасовано більшу частину внутрішніх мит між французькими провінціями, уніфікована складна система старих непрямих податків, експортних та транзитних мит (*cinq grosses fermes*), та запроваджені єдині імпорتنі та експортні мита. Остаточне оформлення цієї реформи відбулося із встановленням митного тарифу 1667 р., яким було суттєво підвищено ввізні мита [15, р. 22-23]. Разом з тим, повною мірою єдина митна система була створена вже після проголошення Першої французької республіки у 1792 р.

Найбільш складно тривало становлення митної системи в Німеччині, що багато в чому було пов'язано з відсутністю політичної єдності німецьких князівств. Зокрема, у Пруссії лише у 1816 р. уряд заявив про створення загальної та єдиної системи прикордонних мит замість складної системи внутрішніх зборів, транзитних мит та податків на торгівлю, які скасовувалися. Новий митний тариф Пруссії 1818 р. передбачав два види імпорتنих мит: власне мито (справлялося залежно від ваги товару) та податок на споживання (адвалорний, за ставкою 10%), в той же час експорт, за незначними виключеннями, митами не обкладався. У 1821 р. обидва види мит були об'єднані у єдиний «імпорتنний податок» (*Eingangsabgabe*) [7, р. 392-396]. Саме Пруссія стала центром створеного у 1834 р. Німецького митного союзу *Zollverein*, який об'єднав митну територію Пруссії з сусідніми німецькими князівствами та встановив єдиний митний кордон та єдиний митний тариф Союзу.

Таким чином, можна зробити висновок, що збори, які стягувалися з товарів під час перетину певної межі або території є одними з найдавніших. Причому дуже довгий час вони мали характер індивідуального платежу за певні індивідуальні вигоди або послуги. Зміст цих послуг різнився від виконання поліцейських функцій до утримання доріг, мостів або гаваней. І, як правило, подібні послуги були лише формальним приводом для встановлення зборів, оскільки на практиці вони не надавалися. Тож, використовуючи сучасну термінологію, найдавніші мита ми можемо назвати транзитними, тобто такими, що стягувалися у зв'язку з провозенням товару певною територією. Даний тип мит протримався дуже довго у податкових системах різних держав і був скасований лише наприкінці XIX ст.

Наступними в історичному порядку виникають експортні мита, які на початку свого існування базувалися на бажанні примусити іноземців сплачувати за товар більше, ніж місцеві мешканці, або встановлювалися із необхідності залишити більше товарів для місцевих споживачів. Використання експортних мит суттєво зменшилося у середині XIX ст., а на сьогодні є виключно обмеженим.

Нарешті, одними з останніх з'явилися імпорتنі мита, які на сьогодні складають основу оподаткування товарів, що переміщуються через митний кордон. Імпорتنі мита виникли як виключно фіскальний інструмент для забезпечення державних доходів, а згодом почали виконувати і регулятивні функції.

Необхідність впорядкування та забезпечення справляння таких платежів обумовила прийняття окремих законів та організацію діяльності осіб, наділених відповідними повноваженнями. Перші відомості про спеціальне законодавство щодо справляння податків з товарів припадають на період Античності (VIII ст. до н.е. – V ст. н.е.).

Еволюція мит повною мірою відображає еволюцію політичних та економічних систем держав, і наступний період їх розвитку припадає на добу середньовіччя (від V ст. і до початку XVI ст.), коли право на збирання провізних (транзитних) мит закріплюється за феодалами-землевласниками.

Разом з тим, необхідно розуміти, що у період до середини XVII ст. ми можемо говорити лише про платежі-прообрази мит. Лише розвиток системи публічних фінансів та політичні зміни Нового часу (XVI – початок XX ст.) обумовили формування митних систем, в яких мита утвердилися в якості загальнодержавних податків. Поряд із створенням централізованих митних систем у європейських країнах відбувається і формування перших концепцій митної або торговельної політики, в рамках яких визначаються певні цілі та завдання державного впливу на зовнішню торгівлю.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Кулишер И.М. Основные вопросы международной торговой политики. Ч. 1. Изд. 2-е, доп. и довед. до настоящего времени. – Пг.: Атеней, 1924. 220 с.
2. Історія митної справи в Україні / за ред. П.В. Пашка, В.В. Ченцова – К.: Знання, 2006. 606 с.; Кольбенко А.В. Митна справа в контексті світової історії // Митна справа. 1999. № 1. С. 71 -75; Чорний В.Б. Україна і митна справа: Історичний нарис. – К.: КВІЦ, 2000. 349 с.

3. Lyttkens C.H. *Economic Analysis of Institutional Change in Ancient Greece: Politics, Taxation and Rational Behaviour*. – New York: Routledge, 2013. 193 p.
4. Hasebroek J. *Trade and Politics in Ancient Greece* / Translated by L.M. Fraser, D.C. MacGregor. – London: G. Bell, 1933. 189 p.
5. Kay P. *Rome's Economic Revolution*. – Oxford: OUP, 2014. 384 p.
6. Lönnqvist K. *The Tax Law Of Palmyra And The Introduction Of The Roman Monetary System To Syria – A Re-Evaluation* // *Bar International Series 1817*. 2008. P. 73-88.
7. Cohn G. *The Science of Finance*. *Economic studies of the University of Chicago*. 1. / translated by Thorstein. B. Veblen. – Chicago: University of Chicago Press, 1895. 800 p.
8. Atton H. *Kings Customs: An Account Of Maritime Revenue And Conraband Traffic in England, Scotland and Ireland from the earliest times to the year. Holland*. – London: Frank Cass & Co LTD, 1967. 489 p.
9. Gras N.S.B. *The Origin of the National Customs-Revenue of England* // *The Quarterly Journal of Economics*. Vol. 27. No. 1 (Nov., 1912). P. 107-149.
10. *The Text of Magna Carta*. URL: <http://sourcebooks.fordham.edu/halsall/source/magnacarta.asp>
11. *The Arabic Contributions to the English Language: An Historical Dictionary* / Garland Cannon, collab. – Wiestbaden: Harrassowitz, 1994. 345 p.
12. Burke Ed. *The protective system considered in connection with the present tariff*. In a series of twelve essays. – Washington: Gideon, 1846. 40 p.
13. Dowell S. *A History of Taxation and Taxes in England: Taxation, from the Civil War to the Present Day*. – London: Longmans, Green and Co., 1884. Vol. 2. 450 p.
14. Bateman J. *The Laws of Excise: Being a Collection of All the Existing Statutes Relating to the Revenue of Excise: with Practical Notes and Forms, and an Appendix of Select Cases*. – London: Maxwell, 1843. 983 p.
15. Sargent A.J. *The Economic Policy of Colbert*. – Kitchener: Batoche Books, 2004. 79 p.

