
Registrar of Motor Vehicles *Appellant;*

and

Canadian American Transfer Limited
Respondent.

1971: November 9; 1972: March 30.

Present: Fauteux C.J. and Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Hall, Spence, Pigeon and Laskin JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR
ONTARIO

*Constitutional law—Extra-provincial undertaking
—Transfer company's vehicles used exclusively for
carriage of goods from Ontario into U.S.A.—No li-*

Registrar of Motor Vehicles *Appellant;*

et

Canadian American Transfer Limited
Intimée.

1971: le 9 novembre; 1972: le 30 mars.

Présents: Le Juge en Chef Fauteux et les Juges Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Hall, Spence, Pigeon et Laskin.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE L'ONTARIO

*Droit constitutionnel—Entreprise extra-provinciale
—Véhicules d'une compagnie utilisés uniquement
dans le transport de marchandises de l'Ontario aux*

cence held under The Public Commercial Vehicles Act (Ont.) nor under Motor Vehicle Transport Act (Can.)—Notice that motor vehicle permits of company to be cancelled pursuant to s. 6(3) of The Highway Traffic Act, R.S.O. 1960, c. 172—Whether Minister of Transport or his delegate, the Registrar, empowered to so act.

The respondent operated a transportation business and was engaged in the carriage of goods from points within the Province of Ontario to points in the United States. It did not hold an operating licence under *The Public Commercial Vehicles Act*, R.S.O. 1960, c. 319 (now R.S.O. 1970, c. 375), nor did it hold a licence issued under the *Motor Vehicle Transport Act*, 1953-54 (Can.), c. 59 (now R.S.C. 1970, c. M-14). The Registrar of Motor Vehicles, purporting to act under the powers conferred upon him by s. 6(3) of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172 (now R.S.O. 1970, c. 202) gave notice to the respondent that the vehicle permits registered in its name would be cancelled as of a specified date and that if it wished to show cause why such action should not be taken it was to so advise the Registrar by registered mail before the said date.

The respondent did not appear before the Registrar to show cause but rather made application for an order in lieu of *certiorari* quashing the decision made by the Registrar to suspend or cancel any of the motor vehicle permits of the respondent. The judge of first instance dismissed the application but provided that the cancellation of the motor vehicle permits of the respondent should not take effect until ten days after the date of his order to allow the applicant to show cause if it so desired why the motor vehicle permits of the respondent should not be cancelled. Again the respondent did not take advantage of that provision to apply to the Registrar and show cause why its vehicle permits should not be cancelled but chose rather to appeal the decision of the judge of first instance to the Court of Appeal. In allowing the appeal, the Court of Appeal did not grant an order in lieu of *certiorari* but amended the original notice of motion so that it asked for the alternative relief of a declaration and then declared that the vehicles used by the respondent not being public commercial vehicles within the meaning of the definition contained in *The Public Commercial Vehicles Act* the Minister of Highways was not empowered by the provisions of *The Highway Traffic*

États-Unis—Aucun permis en vertu du Public Commercial Vehicles Act (Ont.) ni en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (Can.)—Avis que les permis des véhicules de la compagnie seront annulés en conformité de l'art. 6(3) du Highway Traffic Act, R.S.O. 1960, c. 172—Pouvoir du Ministre des Transports ou de son délégué, le Registrare, d'agir ainsi.

L'intimée exploite une entreprise de transport de marchandises depuis des endroits situés en Ontario jusqu'à des endroits aux États-Unis. Elle ne détient aucun permis d'exploitation en vertu du *Public Commercial Vehicles Act*, R.S.O. 1960, c. 319 (maintenant R.S.O. 1970, c. 375), et ne détient aucun permis en vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, 1953-54 (Can.), c. 59 (maintenant S.R.C. 1970, c. M-14). Se fondant sur les pouvoirs qui lui sont conférés par l'art. 6(3) du *Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172 (maintenant R.S.O. 1970, c. 202), le Registrare des véhicules à moteur a donné à l'intimée l'avis que les permis de véhicule enregistrés à son nom seraient annulés à partir d'une certaine date et que, si elle désire faire valoir les raisons pour lesquelles cette mesure ne devrait pas être prise elle devait, avant cette date, en aviser le Registrare par courrier recommandé.

L'intimée n'a pas comparu devant le Registrare pour faire valoir ses raisons; elle a préféré demander que soit rendue au lieu d'un *certiorari* une ordonnance cassant la décision de suspendre ou d'annuler les permis de véhicule à moteur de l'intimée qu'avait rendue le Registrare. Le juge de première instance a rejeté la requête mais a déclaré que l'annulation des permis de véhicule à moteur de l'intimée n'entrerait en vigueur que dix jours après la date de l'ordonnance qu'il a rendue, afin de permettre à la requérante de faire valoir, si elle le désirait, les raisons pour lesquelles les permis de véhicule à moteur ne devraient pas être annulés. Une fois de plus, l'intimée n'a pas profité de l'occasion qui lui était donnée de faire valoir, par requête au Registrare, les raisons pour lesquelles les permis de véhicule ne devraient pas être annulés; elle a plutôt décidé d'en appeler de la décision du juge de première instance à la Cour d'appel. En accueillant l'appel, la Cour d'appel n'a pas rendu l'ordonnance demandée, distincte d'une ordonnance de *certiorari*, mais elle a modifié l'avis de requête initial de façon à ce qu'un recours subsidiaire, soit une déclaration, y soit demandé; puis elle a déclaré qu'étant donné que les véhicules utilisés par l'intimée n'étaient pas des véhicules commerciaux pu-

Act to cancel the permits issued in respect of such vehicles. The Registrar then appealed to this Court.

Held: The appeal should be dismissed.

Since *A.-G. for Ontario v. Winner*, *infra*, it has been settled that the legislative powers of a province do not in any way cover any extra-provincial regulation of the motor transport trade. Therefore, the words of *The Public Commercial Vehicles Act*, including the definition, must be interpreted in the light of that constitutional position and particularly the words "as a public commercial vehicle within the meaning of *The Public Commercial Vehicles Act*" as they appear in s. 6(3) of *The Highway Traffic Act* can only refer to vehicles which are within the provisions of the said *Public Commercial Vehicles Act*. The respondent's vehicles, which were used in interprovincial trade only carrying goods from Ontario into the U.S.A., were not within the meaning of the definition "public commercial vehicle" as contained in *The Public Commercial Vehicles Act*.

As to the provisions of s. 3 of the *Motor Vehicle Transport Act*, on which the appellant also relied, the respondent was certainly in breach of subs. (1) of s. 3 when it entered into the extra-provincial undertaking without a licence from the provincial transport board, the board designated in s. 3(2) as being the board to consider application for such licence, however, subs. (2) did not give any legislative authority to the provincial legislature or extend or alter the provisions of the existing provincial legislation.

A.-G. for Ont. v. Winner, [1954] A.C. 541; *A.G. of N.S. v. A.G. of Can. et al.*, [1951] S.C.R. 31; *Coughlin v. Ontario Highway Transport Board et al.*, [1968] S.C.R. 569; *Prince Edward Island Marketing Board v. H. B. Willis Inc. and A.G. of Can.*, [1952] 2 S.C.R. 392, applied.

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal for Ontario¹, allowing an appeal from a judgment of Lacourciere J. Appeal dismissed.

A. E. Charlton, for the appellant.

J. E. Eberle, Q.C., for the respondent.

blics au sens de la définition donnée dans le *Public Commercial Vehicles Act*, le Ministre de la Voirie n'avait pas le pouvoir, en vertu des dispositions du *Highway Traffic Act*, d'annuler les permis délivrés pour ces véhicules. Le Registraire a appelé à cette Cour.

Arrêt: L'appel doit être rejeté.

Depuis l'affaire du *Procureur général de l'Ontario v. Winner*, précitée, il est établi que les pouvoirs législatifs d'une province n'englobent d'aucune façon la réglementation extra-provinciale du transport routier. Par conséquent, le texte du *Public Commercial Vehicles Act*, y compris la définition, doit s'interpréter d'après cet arrangement constitutionnel; en particulier, les mots «comme véhicule commercial public au sens du *Public Commercial Vehicles Act*» de l'art. 6(3) du *Highway Traffic Act* peuvent uniquement se rapporter aux véhicules visés par les dispositions dudit *Public Commercial Vehicles Act*. Les véhicules de l'intimée, utilisés uniquement pour le transport interprovincial de marchandises depuis l'Ontario jusqu'aux États-Unis, ne sont pas visés par la définition de l'expression «véhicule commercial public» du *Public Commercial Vehicles Act*.

Quant aux dispositions de l'art. 3 de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, que l'appellant invoque également, l'intimée a indubitablement enfreint le par. (1) de l'art. 3 en s'engageant dans une entreprise extra-provinciale sans avoir obtenu un permis de la Commission provinciale de transport, qui, en vertu de l'art. 3(2), est compétente pour examiner toute enquête en vue d'obtenir pareil permis; toutefois, le par. (2) ne confère aucun pouvoir législatif à la législature provinciale, ne modifie pas la loi provinciale existante et n'en étend pas la portée.

Arrêts suivis: *A.-G. for Ont. v. Winner*, A.C. 541; *A.G. of N.S. c. A.G. of Can. et al.*, [1951] R.C.S. 31; *Coughlin c. Ontario Highway Transport Board et al.*, [1968] R.C.S. 569; *Prince Edward Island Marketing Board c. H. B. Willis Inc. and A.G. of Can.*, [1952] 2 R.C.S. 392.

APPEL d'un jugement de la Cour d'appel de l'Ontario¹, infirmant un jugement du Juge Lacourciere. Appel rejeté.

¹ [1971] 1 O.R. 456, 15 D.L.R. (3d) 558, *sub nom. R. v. Registrar of Motor Vehicles, Ex p. Canadian American Transfer Ltd.*

¹ [1971] 1 O.R. 456, 15 D.L.R. (3d) 558, *sub nom. R. v. Registrar of Motor Vehicles, Ex p. Canadian American Transfer Ltd.*

The judgment of the Court was delivered by

SPENCE J.—This is an appeal from the judgment of the Court of Appeal for Ontario pronounced on September 24, 1970. By that judgment, the Court of Appeal for Ontario allowed an appeal from the judgment of Lacourciere J. which had been pronounced on May 6, 1970, whereby the learned trial judge had dismissed an application made by the present respondent for an order in lieu of *certiorari* quashing the decision made by the Registrar, the present appellant, to suspend or cancel any of the motor vehicle permits of the respondent.

The Court of Appeal for Ontario did not, however, grant an order in lieu of *certiorari* or a prohibition but amended the original notice of motion so that it asked for the alternative relief of a declaration and then declared that the vehicles used by the respondent not being public commercial vehicles within the meaning of the definition contained in *The Public Commercial Vehicles Act* of Ontario the Minister of Highways was not empowered by the provisions of *The Highway Traffic Act* to cancel the permits issued in respect of such vehicles.

The respondent operates a transportation business and is engaged in the carriage of goods from points within the Province of Ontario to points in the United States. It does not hold and never did hold an operating licence under *The Public Commercial Vehicles Act* of Ontario, R.S.O. 1960, c. 319, now R.S.O. 1970, c. 375, nor does it hold a licence issued under the *Motor Vehicle Transport Act* of Canada, now R.S.C. 1970, c. M-14. The Registrar of Motor Vehicles, purporting to act under the powers conferred upon him by s. 6(3) of *The Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172, now R.S.O. 1970, c. 202, gave notice to the respondent in the following words:

TAKE NOTICE THAT AS OF the 11th day of March the following vehicle permits registered in your name will be cancelled pursuant to Section 6(3) of The Highway Traffic Act.

..... List of vehicles set out

If you wish to show cause why such action should not be taken, you must serve the Regis-

LE JUGE SPENCE—Le présent appel est à l'encontre d'un arrêt rendu le 24 septembre 1970 par la Cour d'appel de l'Ontario. L'arrêt en question accueillait l'appel porté contre la décision du Juge Lacourciere, prononcée le 6 mai 1970, dans laquelle ce dernier rejetait la requête de la présente intimée qui demandait que soit rendue au lieu d'un *certiorari* une ordonnance cassant la décision de suspendre ou d'annuler les permis de véhicule à moteur de l'intimée qu'avait rendue le registraire, appelant en cette Cour.

Toutefois, la Cour d'appel de l'Ontario n'a pas rendu l'ordonnance demandée, distincte d'une ordonnance de *certiorari* ou de prohibition, mais elle a modifié l'avis de requête initial de façon à ce qu'un recours subsidiaire, soit une déclaration, y soit demandé; puis elle a déclaré qu'étant donné que les véhicules utilisés par l'intimée n'étaient pas des véhicules commerciaux publics au sens de la définition donnée dans le *Public Commercial Vehicles Act* de l'Ontario, le Ministre de la Voirie n'avait pas le pouvoir, en vertu des dispositions du *Highway Traffic Act*, d'annuler les permis délivrés pour ces véhicules.

L'intimée exploite une entreprise de transport de marchandises depuis des endroits situés en Ontario jusqu'à des endroits aux États-Unis. Elle ne détient et n'a jamais détenu aucun permis d'exploitation en vertu du *Public Commercial Vehicles Act* de l'Ontario, R.S.O. 1960, c. 319, actuellement R.S.O. 1970, c. 375, et ne détient aucun permis en vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* fédérale, actuellement S.R.C. 1970, c. M-14. Se fondant sur les pouvoirs qui lui sont conférés par l'art. 6(3) du *Highway Traffic Act*, R.S.O. 1960, c. 172, actuellement R.S.O. 1970, c. 202, le registraire des véhicules à moteur a donné à l'appelante l'avis suivant:

[TRADUCTION] VEUILLEZ PRENDRE AVIS QU'À PARTIR du 11 mars, les permis de véhicule suivants, enregistrés à votre nom, seront annulés en conformité de l'article 6(3) du *Highway Traffic Act*.

..... Liste des véhicules

Si vous désirez faire valoir les raisons pour lesquelles cette mesure ne devrait pas être prise,

trar of Motor Vehicles with a written notice by registered mail before March 11th, 1970.

Dated at Toronto this 19th day of February, 1970.

R. H. Humphries,
Registrar of Motor Vehicles,
Ferguson Block,
Queen's Park,
TORONTO, Ontario.

The respondent did not appear before the Registrar to show cause but rather took the proceedings by serving a notice of motion to quash the Registrar's order. Lacourciere J. dismissed that application but provided that the cancellation of the motor vehicle permits of the respondent should not take effect until ten days after the date of his order to allow the applicant to show cause if it so desired why the motor vehicle permits of the respondent should not be cancelled. Again the respondent did not take advantage of that provision to apply to the Registrar and show cause why its vehicle permits should not be cancelled but chose rather to appeal the decision of Lacourciere J. to the Court of Appeal. I have already dealt with the disposition of the matter by the latter Court. The appellant, the Registrar, now appeals to this Court.

The respondent in its appeal to the Court of Appeal for Ontario in addition to submitting the matters with which I shall deal hereafter also submitted that s. 6(3) of *The Highway Traffic Act*, under which the Registrar purported to act in cancelling the respondent's licences, gave that power to the Minister and not to the Registrar. The respondent also submitted that the action of the Registrar, under the circumstances and with particular reference to the form of the notice, was a denial of natural justice in that the Registrar purported to cancel the licences leaving to the appellant not the opportunity to argue against the cancellation but only an opportunity to attempt to persuade the Registrar that the cancellation should be revoked. The Court of Appeal for Ontario found it unnecessary to deal with either of these two grounds and I am also of the opinion that the consideration of those grounds is not necessary for the disposition of this appeal.

vous devez, avant le 11 mars 1970, signifier au registraire des véhicules à moteur un avis écrit, par courrier recommandé.

Fait à Toronto, le 19 février 1970.

R. H. Humphries,
Registraire des véhicules à moteur,
Ferguson Block,
Queen's Park,
TORONTO, Ontario.

L'intimée n'a pas comparu devant le registraire pour faire valoir ses raisons; elle a préféré signifier un avis de requête en vue d'annuler l'ordonnance du registraire. Le Juge Lacourcière a rejeté la requête mais a déclaré que l'annulation des permis de véhicule à moteur de l'intimée n'entrerait en vigueur que dix jours après la date de l'ordonnance qu'il a rendue, afin de permettre à la requérante de faire valoir, si elle le désirait, les raisons pour lesquelles les permis de véhicule à moteur ne devraient pas être annulés. Une fois de plus, l'intimée n'a pas profité de l'occasion qui lui était donnée de faire valoir, par requête au registraire, les raisons pour lesquelles ses permis de véhicule ne devraient pas être annulés; elle a plutôt décidé d'en appeler de la décision du Juge Lacourcière à la Cour d'appel. J'ai déjà parlé de l'arrêt rendu par cette dernière. Le registraire appelant interjette maintenant appel à cette Cour.

Dans son appel à la Cour d'appel de l'Ontario, en plus d'invoquer les questions dont je parlerai plus loin, l'intimée a soutenu que l'art. 6(3) du *Highway Traffic Act*, sur lequel le registraire s'est fondé pour annuler les permis, conférait ce pouvoir au ministre et non pas au registraire. L'intimée a également affirmé que compte tenu des circonstances, et plus particulièrement de la façon dont l'avis avait été donné, la mesure prise par le registraire constituait un déni de justice naturelle, car ce dernier avait censément annulé les permis en donnant à l'appelante l'occasion, non pas de s'opposer à l'annulation, mais uniquement d'essayer de le convaincre que l'annulation devrait être révoquée. La Cour d'appel de l'Ontario a jugé inutile de se prononcer sur ces deux moyens et je crois également qu'il n'est pas nécessaire d'étudier ces moyens pour régler le présent appel. Quant au premier, notons que l'art. 3(3) du *Highway Traffic Act* édicte que le ministre peut

It should be noted in reference to the first of them that s. 3(3) of *The Highway Traffic Act* provides that the Minister may authorize the Deputy Minister and the Registrar or either of them to exercise and discharge in his place any of the powers conferred or the duties imposed on him under the Act and that there was filed with Lacourciere J. on the hearing of the application for *certiorari* and prohibition a document dated January 18, 1967, in which the Minister over his signature authorized the Registrar to carry out the duties imposed on the Minister under the provisions of various sections of *The Highway Traffic Act* including s. 6(3) thereof. This document was therefore before Lacourciere J. upon the hearing of the application and I can see no validity to the submission that the power of the Registrar did not appear on the face of the record. It did so appear. And, Lacourciere J. was, with respect, quite correct when he said:

This discretion was properly delegated by the Minister of Transport to the Registrar.

With respect, I also agree with Lacourciere J. when he said, in giving reasons in reference to the submission as to the lack of natural justice:

I need only quote from S. A. de Smith, *Judicial Review of Administrative Action*, 1959 edition, where the learned author is dealing with "Natural Justice: The Right to a Hearing". At p. 122 he states:

If, of course, the decision does not take effect until after a prescribed period for lodging an appeal or making other representations has expired, the opportunities thus provided to a person aggrieved do not materially differ from a right to an antecedent hearing.

However, as to the important issue—whether the Minister or his delegate, the Registrar, has under the circumstances in the particular case any power to act under s. 6(3) of *The Highway Traffic Act*, I am, with respect, in full agreement with the views of Schroeder J.A. expressed in his reasons when giving judgment for the Court of Appeal for Ontario. The Registrar purported to act upon the basis that the respondent had permits

autoriser le sous-ministre et le registraire, ou l'un d'eux, à exercer ou remplir à sa place tout pouvoir ou devoir à lui conféré ou imposé par la Loi; que lors de l'audition de la requête en vue d'obtenir une ordonnance de *certiorari* et de prohibition, un document daté du 18 janvier 1967 a été déposé devant le Juge Lacourciere; que ce document, signé par le ministre, autorise le registraire à remplir les devoirs qui sont imposés au ministre par les divers articles du *Highway Traffic Act*, y compris l'art. 6(3). A l'audition de la requête, ce document était à la disposition du Juge Lacourciere; il m'est donc impossible de voir comment on peut à juste titre soutenir que le pouvoir du registraire n'était pas manifeste à la lecture du dossier. Manifeste, il l'était. Respectueusement, c'est avec raison que le Juge Lacourciere a dit:

[TRADUCTION] La délégation de ce pouvoir discrétionnaire par le Ministre des Transports au registraire est valable.

Respectueusement, je partage également l'avis du Juge Lacourciere lorsque, relativement à la prétention qu'il y avait eu un déni de justice naturelle, il dit:

[TRADUCTION] Il suffit de citer S. A. de Smith, *Judicial Review of Administrative Action*, édition de 1959, où, sous la rubrique «Natural Justice: The Right to a Hearing», le savant auteur dit, à la p. 122:

Évidemment, si la décision ne prend effet qu'après l'expiration du délai prescrit pour interjeter appel ou pour autrement faire valoir ses droits, la personne lésée a alors des moyens qui ne sont pas essentiellement différents du droit à une audition préalable.

Toutefois, quant à la question qui importe, celle de savoir si, dans les circonstances particulières de l'espèce, le ministre ou son délégué, le registraire, a un pouvoir d'agir en vertu de l'art. 6(3) du *Highway Traffic Act*, respectueusement, je souscris entièrement à l'avis du Juge d'appel Schroeder dans ses motifs lorsqu'il a rendu jugement au nom de la Cour d'appel de l'Ontario. Le registraire a dit se fonder sur ce que l'intimée

for vehicles which were used as public commercial vehicles within the meaning of *The Public Commercial Vehicles Act* and was not in the possession of an operating licence as required by such Act. As I have already pointed out, the respondent was in possession of vehicles which were used in inter-provincial trade carrying goods from the Province of Ontario into the United States of America and only in such trade. *The Public Commercial Vehicles Act* is a statute of the Province of Ontario. That Province, of course, may only legislate within its own sphere under the provisions of the *British North America Act*.

Since *A.-G. for Ontario v. Winner*², it has been settled that the legislative powers of a province do not in any way cover any extra-provincial regulation of the motor transport trade. Therefore, the words of *The Public Commercial Vehicles Act* of the Province of Ontario, including the definition, must be interpreted in the light of that constitutional position and particularly the words "as a public commercial vehicle within the meaning of *The Public Commercial Vehicles Act*" as they appear in s. 6(3) of *The Highway Traffic Act* can only refer to vehicles which are within the provisions of the said *Public Commercial Vehicles Act*. Therefore, in my opinion, the unreported decision of the Court of Appeal for Ontario to which Schroeder J.A. refers in the words:

It has been decided by this Court that such a company [*i.e.*, an extra-provincial undertaking] does not come within the definition of "public commercial vehicle" as defined by *The Public Commercial Vehicles Act*, s. 1(i).

was properly decided, and I am therefore unable to accede to the argument made by counsel for the appellant that the respondent's vehicles are vehicles within the meaning of the definition "public commercial vehicle" as contained in *The Public Commercial Vehicles Act*. They are not within such meaning and after the *Winner* case they cannot be.

The appellant also relies on the provisions of s. 3 of the *Motor Vehicle Transport Act*, now

détenait des permis pour des véhicules utilisés comme véhicules commerciaux publics au sens du *Public Commercial Vehicles Act* et ne détenait aucun permis d'exploitation selon les exigences de cette Loi. Comme je l'ai déjà signalé, l'intimée possédait des véhicules utilisés uniquement pour le transport interprovincial de marchandises depuis l'Ontario jusqu'aux États-Unis d'Amérique. Le *Public Commercial Vehicles Act* est une loi ontarienne. Il est évident que cette province peut légiférer uniquement dans sa sphère de compétence en vertu des dispositions de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*.

Depuis l'affaire du *Procureur général de l'Ontario v. Winner*², il est établi que les pouvoirs législatifs d'une province n'englobent d'aucune façon la réglementation extra-provinciale du transport routier. Par conséquent, le texte du *Public Commercial Vehicles Act* de l'Ontario, y compris la définition, doit s'interpréter d'après cet arrangement constitutionnel; en particulier, les mots [TRADUCTION] «comme véhicule commercial public au sens du *Public Commercial Vehicles Act*» de l'art. 6(3) du *Highway Traffic Act* peuvent uniquement se rapporter aux véhicules visés par les dispositions dudit *Public Commercial Vehicles Act*. Par conséquent, est fondée, à mon avis, la décision non publiée de la Cour d'appel de l'Ontario dont fait mention le Juge d'appel Schroeder dans les termes suivants:

[TRADUCTION] Cette Cour a décidé que pareille compagnie (soit une entreprise extra-provinciale) n'est pas visée par la définition de l'expression «véhicule commercial public» donnée à l'art. 1(i) du *Public Commercial Vehicles Act*.

Il m'est donc impossible de souscrire à la prétention de l'avocat de l'appellant que les véhicules de l'intimée sont visés par la définition de l'expression «véhicule commercial public» du *Public Commercial Vehicles Act*. Ils ne sont pas visés par cette définition et, d'après l'affaire *Winner*, ils ne peuvent pas l'être.

L'appellant invoque également l'art. 3 de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, mainte-

² [1954] A.C. 541.

² [1954] A.C. 541.

found in R.S.C. 1970, c. M-14, originally enacted by 1953-54, c. 59. I quote s. 3 in full:

3. (1) Where in any province a licence is by the law of the province required for the operation of a local undertaking, no person shall operate an extra-provincial undertaking in that province unless he holds a licence issued under the authority of this Act.

(2) The provincial transport board in each province may in its discretion issue a licence to a person to operate an extra-provincial undertaking into or through the province upon the like terms and conditions and in the like manner as if the extra-provincial undertaking operated in the province were a local undertaking.

It will be seen that subs. (1) of s. 3 simply makes it an offence to operate an extra-provincial undertaking in any province where local undertakings are required to have a licence unless the operator holds a licence under the authority of the *Motor Vehicle Transport Act*, i.e., the federal statute.

The respondent here was prosecuted and convicted on several occasions for breach of subs. (1) of s. 3 of the statute. Subsection (2), on the other hand, constitutes the provincial transport board in each province as a board which may issue licences to a person to operate an extra-provincial undertaking into or through the province. That subsection does not delegate to the province any power of legislation and, indeed, such attempted delegation in a federal statute would itself be *ultra vires*: *The Attorney General of Nova Scotia v. The Attorney General of Canada and the Lord Nelson Hotel Company Limited*³; *Coughlin v. Ontario Highway Transport Board et al.*⁴, at pp. 574-5. Section 3(2) of the *Motor Vehicle Transport Act* designates the various provincial boards as being the authorities who are entitled to grant licences under the federal statute, the *Motor Vehicle Transport Act*. Such designation of a provincial agency to carry out duties under a federal statute would seem to be quite within the federal legislative powers: *Prince Edward Island Marketing Board v. H. B.*

nant consignée à S.R.C. 1970, c. M-14, et initialement adoptée dans les statuts du Canada de 1953-54, c. 59. Je reproduirai l'art. 3 en entier:

3. (1) Lorsque, dans une province, la loi de la province exige un permis pour la mise en service d'une entreprise locale, nulle personne ne doit y exploiter une entreprise extra-provinciale, sauf si elle détient un permis délivré sous l'autorité de la présente loi.

(2) La Commission provinciale de transport, dans chaque province, peut, à sa discrétion, délivrer à une personne un permis d'exploiter une entreprise extra-provinciale en pénétrant dans la province ou en passant à travers celle-ci, aux mêmes conditions et de la même manière que si l'entreprise extra-provinciale y exploitée était une entreprise locale.

Notons que d'après le par. (1) de l'art. 3, commet une infraction quiconque exploite une entreprise extra-provinciale dans une province où les entreprises locales doivent avoir un permis, à moins qu'il ne détienne un permis en vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, c.-à-d. en vertu de la loi fédérale.

En l'espèce, l'intimée a été poursuivie et déclarée coupable à plusieurs reprises pour avoir enfreint le par. (1) de l'art. 3 de la Loi. D'autre part, le par. (2) autorise la commission provinciale de transport, dans chaque province, à délivrer à une personne un permis d'exploiter une entreprise extra-provinciale en pénétrant dans la province ou en passant à travers celle-ci. Ce paragraphe ne délègue pas à la province un pouvoir de légiférer et de fait, pareille délégation dans une loi fédérale serait en soi inconstitutionnelle: *Le procureur général de la Nouvelle-Écosse c. Le procureur général du Canada et Lord Nelson Hotel Company Limited*³, *Coughlin c. Ontario Highway Transport Board et al.*⁴, pages 574-5. L'article 3(2) de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* édicte que les diverses commissions provinciales sont les autorités compétentes quant à l'octroi de permis en vertu de la loi fédérale, soit la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*. Il semble que pareille délégation à un organisme gouvernemental provincial de devoirs imposés par une loi fédérale fasse partie des pouvoirs législatifs fédéraux: affaire *Prince Edward Island Mar-*

³ [1951] S.C.R. 31.

⁴ [1968] S.C.R. 569.

³ [1951] R.C.S. 31.

⁴ [1968] R.C.S. 569.

*Willis Inc. and the Attorney General of Canada*⁵, where Rinfret C.J. said at p. 396, giving the unanimous judgment of the Court on this question:

The effect of that enactment is for the Governor-in-Council to adopt as its own a board, or agency already authorized under the law of a province, to exercise powers of regulation outside the province in interprovincial and export trade, and for such purposes to exercise all or any powers exercisable by such board, or agency, in relation to the marketing of such agricultural products locally within the province. I cannot see any objection to federal legislation of this nature. Ever since *Valin v. Langlois* (1879) 5 App. Cas. 115, when the Privy Council refused leave to appeal from the decision of this Court (1879) 3 Can. S.C.R. 1, the principle has been consistently admitted that it was competent for Parliament to "employ its own executive officers for the purpose of carrying out legislation which is within its constitutional authority, as it does regularly in the case of revenue officials and other matters which need not be enumerated". The latter are the words of Lord Atkin, who delivered the judgment of the Judicial Committee in *Proprietary Articles Trade Association et al., v. A.G. for Canada et al.*, [1931] A.C. 310. The words just quoted are preceded in the judgment of Lord Atkin by these other words:—

Nor is there any ground for suggesting that the Dominion may not

It will be seen, therefore, that on that point the Judicial Committee did not entertain the slightest doubt.

This view was again adopted by Cartwright J. in *Coughlin, supra*.

I am, therefore, quite unable to understand how the provisions of s. 3 of the *Motor Vehicle Transport Act* (Canada) assist the appellant in the particular case. The respondent was certainly in breach of subs. (1) of s. 3 when it entered into the extra-provincial undertaking without a licence from the provincial transport board, the board designated in s. 3(2) as being the board to consider application for such licence, how-

*keting Board c. H. B. Willis Inc. et le Procureur général du Canada*⁵, dans laquelle, en prononçant le jugement unanime de la Cour sur cette question, le Juge en chef Rinfret a affirmé, p. 396:

[TRADUCTION] Cette disposition a l'effet suivant: le gouverneur en conseil autorise une commission ou un organisme gouvernemental déjà compétent en vertu de la loi provinciale à exercer pour lui des pouvoirs de réglementation extra-provinciaux à l'égard du commerce interprovincial et d'exportation, et à ces fins, à exercer tous les pouvoirs que cette commission ou cet organisme peut avoir à l'égard de la mise en marché de ces produits agricoles localement dans la province. Je ne puis voir d'objection à une législation fédérale de cette nature. Depuis l'arrêt *Valin v. Langlois*, (1879) 5 App. Cas. 115, dans lequel le Conseil privé a refusé la permission d'interjeter appel contre la décision de cette cour, (1879) 3 R.C.S. 1, il a toujours été reconnu qu'il appartient au Parlement [TRADUCTION] «d'employer ses propres fonctionnaires pour voir à l'application d'une loi relevant de sa compétence en vertu de la constitution, comme d'ailleurs il le fait régulièrement dans le cas des fonctionnaires à l'impôt et en d'autres cas que nous n'avons pas à mentionner ici». Ce sont là les mots employés par Lord Atkin en rendant jugement au nom du Comité judiciaire dans l'affaire *Proprietary Articles Trade Association et al. v. A. G. for Canada et al.*, [1931] A.C. 310. Dans son jugement, Lord Atkin disait, juste avant le passage précité: [TRADUCTION]

Et l'on ne saurait soutenir que le Dominion ne peut pas . . .

Par conséquent, nous pouvons constater que sur ce point le Comité judiciaire n'avait pas le moindre doute.

Cet avis a été adopté une fois de plus par le Juge Cartwright dans l'affaire *Coughlin*, précitée.

Par conséquent, je ne puis voir comment l'art. 3 de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* (loi fédérale) peut venir en aide à l'appelant en l'espèce. L'intimée a indubitablement enfreint le par. (1) de l'art. 3 en s'engageant dans une entreprise extra-provinciale sans avoir obtenu un permis de la commission provinciale de transport, qui, en vertu de l'art. 3(2), est compétente pour examiner toute requête en vue d'obtenir pareil

⁵ [1952] 2 S.C.R. 392.

⁵ [1952] 2 R.C.S. 392.

ever, subs. (2) does not give any legislative authority to the provincial legislature or extend or alter the provisions of the existing provincial legislation.

I should dispose of one additional matter. The complaint as to the order of the Registrar was that it was discriminatory. Had I come to another conclusion in reference to the effect of the *Motor Vehicle Transport Act* (Canada) and of *The Highway Traffic Act*, I would not have been ready to uphold any objection to the exercise of the Registrar's discretion on the basis that it was discriminatory. The Registrar was not concerned with any allegation as to multiple breaches of the Ontario *Highway Traffic Act* for such offences as overloading. He was only concerned with a person who was attempting to carry on extra-provincial trade without having obtained a licence under the provisions of the *Motor Vehicle Transport Act* (Canada).

For these reasons, I would dismiss the appeal with costs.

Appeal dismissed with costs.

Solicitor for the appellant: A. R. Dick, Toronto.

Solicitors for the respondent: Goodman & Goodman, Toronto.

permis; toutefois, le par. (2) ne confère aucun pouvoir législatif à la législature provinciale, ne modifie pas la loi provinciale existante et n'en étend pas la portée.

Je me dois de trancher une autre question. Le grief formulé à l'égard de l'ordonnance du registraire est que cette ordonnance est discriminatoire. Si j'en étais venu à une autre conclusion quant à l'effet de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* (loi fédérale) et du *Highway Traffic Act*, je n'aurais pas été disposé à maintenir une objection visant l'exercice par le registraire de son pouvoir discrétionnaire et se fondant sur le fait que le résultat de cet exercice était discriminatoire. Ce n'est pas une allégation de contraventions répétées au *Highway Traffic Act* ontarien, par exemple pour surcharge de véhicule, que le registraire devait examiner, mais uniquement le cas d'une personne qui cherchait à exploiter un commerce extra-provincial sans avoir obtenu un permis en vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* (loi fédérale).

Pour ces motifs, je suis d'avis de rejeter l'appel avec dépens.

Appel rejeté avec dépens.

Procureur de l'appellant: A. R. Dick, Toronto.

Procureurs de l'intimée: Goodman & Goodman, Toronto.