25 Sheppard Ave. W.
Suite 100
Toronto, Ontario
M2N 6S6

25, avenue Sheppard O.
bureau 100
Toronto, Ontario
M2N 6S6

DATE: October 8, 2026

BULLETIN NO: 2026-58
AUTOMOBILE EXHIBITS

2025
AUTOMOBILE EXHIBIT INTRODUCTION AND ACTUAL LOSS RATIO EXHIBIT
ATLANTIC PROVINCES

The 2025 Automobile Exhibit Introduction (AUTO1003-ATL) should be used in conjunction with all the published 2025 Automobile Insurance Experience Exhibits. The module provides a brief explanation and outline of the contents included in the Exhibits, as well as the various factors applied to the data.

The Actual Loss Ratio Exhibit displays the Number of Vehicles, Premium and Incurred Loss information for the 2021 to 2025 Accident Years, valued as of December 31, 2025, developed to an estimated ultimate level, for the following types of vehicles:

1. Private Passenger excluding Farmers
2. Commercial Automobile
3. Private Passenger Motorcycles
4. All Terrain Vehicles

The Actual Loss Ratio Exhibit of the Miscellaneous Classes of vehicles will be released at a later date.

If you have any questions regarding these exhibits, please contact the staff references below.

GISA Statistical Service Provider
Staff References: Amin Panjwani, amin.panjwani@gisassp.com
Edith Tso, edith.tso@gisassp.com
Cheryl Zhai, cheryl.zhai@gisassp.com

Product: AUTO1003-ATL & AUTO1010-ATL

25 Sheppard Ave. W.
Suite 100
Toronto, Ontario
M2N 6S6

25, avenue Sheppard O.
bureau 100
Toronto, Ontario
M2N 6S6

DATE : Le 8 octobre 2026

BULLETIN N° : 2026-58
TABLEAUX STATISTIQUES AUTOMOBILES

2025
INTRODUCTION AUX TABLEAUX STATISTIQUES EN ASSURANCE AUTOMOBILE ET TABLEAU RAPPORT SINISTRES-PRIMES RÉELS PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

L'introduction aux tableaux statistiques en assurance automobile 2025 (AUTO1003-ATL) devrait être utilisée conjointement avec tous les Tableaux de résultats techniques en assurance automobile de 2025 publiés. L'introduction offre une courte explication et un bref aperçu du contenu des tableaux ainsi que des divers coefficients imputés aux données.

Le tableau du rapport sinistres-primes réel affiche les renseignements sur le nombre de véhicules, les primes et les sinistres encourus des années d'accident 2021 à 2025, établis en date du 31 décembre 2025, selon leur évolution jusqu'au niveau final estimé, pour les genres de véhicules suivants :

1. Voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole)
2. Véhicules utilitaires
3. Motocyclettes de tourisme
4. Véhicules tout-terrain

Le tableau rapport sinistres-primes réels des autres genres de véhicules seront diffusés à une date ultérieure.

Si vous avez des questions à propos de ces tableaux, contacter une des personnes-ressources mentionnées ci-dessous.

Fournisseur de service statistiques GISA
Personnes-ressources : Amin Panjwani, amin.panjwani@gisassp.com
Edith Tso, edith.tso@gisassp.com
Cheryl Zhai, cheryl.zhai@gisassp.com

Produit : AUTO1003-ATL & AUTO1010-ATL

AUTOMOBILE INSURANCE EXPERIENCE

ATLANTIC PROVINCES

2025

INTRODUCTION

PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

RÉSULTATS TECHNIQUES EN ASSURANCE AUTOMOBILE

PRODUCT // PRODUIT
AUTO1003-ATL

© General Insurance Statistical Agency / Agence statistique d'assurance générale

TABLE OF CONTENTS

List of Exhibits 1

Data Missing at Close-off 2

Notes to Users Regarding Use of Data – All Atlantic Provinces 3

- New Brunswick Notes 5
- Health Levy Factors 5
- Loss Development Factors
  - Private Passenger Automobile Excluding Farmers 8
  - Commercial Automobile 9
- Unallocated Loss Adjustment Expense Factors 10

- Newfoundland & Labrador Notes 11
- Health Levy Factors 11
- Loss Development Factors
  - Private Passenger Automobile Excluding Farmers 15
  - Commercial Automobile 16
- Unallocated Loss Adjustment Expense Factors 17

- Nova Scotia Notes 18
- Health Levy Factors 19
- Loss Development Factors
  - Private Passenger Automobile Excluding Farmers 22
  - Commercial Automobile 23
- Unallocated Loss Adjustment Expense Factors 24

- Prince Edward Island Notes 25
- Health Levy Factors 26
- Loss Development Factors
  - Private Passenger Automobile Excluding Farmers 28
  - Commercial Automobile 29
- Unallocated Loss Adjustment Expense Factors 30

Experience Exhibited
- Coverages 31
- Column Headings 33

Background 35

Exhibit Content Definitions and CSV File Record Layout 36

Version Française 37

LIST OF EXHIBITS

For 2025 Year-end data, GISA has mandated the publication of the following six standard exhibits.

1. Loss Development
2. Actual Loss Ratio
3. Territorial including Third Party Liability Large Losses
4. Classification including Third Party Liability Large Losses
5. Size of Loss Distribution
6. Catastrophe Report

Further information on these exhibits may be obtained from the GISA Catalogue of Statistical Exhibits found on the GISA website at www.gisa.ca

DATA MISSING AT CLOSE-OFF

A close-off date of March 17, 2026, was enforced for the 2025 exhibit data. At this time there was still some uncorrected data and the approximate (unfactored) totals for Atlantic Provinces for 2025 submissions are as follows:

	($000)
Written Premiums:	5,860
Paid Losses and Expenses:	6,355
Outstanding Losses and Expenses as of December 31:	17,624

There is also a small amount of uncorrected data for prior years' submissions, but this data has no significant impact on the exhibits.

It should be noted that the missing data impacts the Actual Loss Ratio Exhibits and in part impacts other exhibits.

a) Data verification, consistency and reasonability checks have been performed which led to some data exclusions in specific classes of business to improve the integrity of the exhibits.

b) **A significant decrease in Claim counts and Loss amount is observed for 2020 and 2021. This is across most coverages and is attributed to the COVID-19 Pandemic. Users should exercise caution when using this data.**

c) Effective July 1, 2019, the ASP revised the definition of Type of Business 3 -Fleet rated vehicles. As a result, a number of companies that previously reported Type of Business 4 – Individually rated Fleets are now reporting this data as Type of Business 3. This has resulted in a shift in Written Exposure and Written Premium starting in Accident Year 2019-2. This is particularly evident for the Commercial Classes of Vehicles. Users should take note of this shift and exercise caution when using this data.

d) For Private Passenger excluding Farmers, a large writer has strengthed their case reserving practice for Bodily Injury Kind of Loss as of Accident Half-Year 2017-2, resulting in larger than usual case reserve amounts across the 2017-2 and later diagonals of the Bodily Injury amount triangle.

e) For Private Passenger excluding Farmers, a large writer confirmed changes in claims handling practice for Bodily Injury claims, which results in larger than historical claim closures across the 2017-1 and later diagonals of the Bodily Injury claim count and amount triangles.

f) For Private Passenger excluding Farmers and Commercial Automobile, there is an increase in the incurred number and incurred amount of claims for Property Damage Including Direct Compensation, Collision, Comprehensive, and All Perils since Accident Half-Year 2015-1. This is assumed to be the result of severe weather occurrences.

g) The exhibit is published on an Accident Year basis which is defined as losses arising from incidents occurring within the calendar period January to December for each of the stated years.

h) Development factors have been applied to the number of claims and claim amounts to project them to the estimated ultimate level. For the purpose of producing the factored exhibits, except as otherwise stated, the incurred loss development and incurred claim development factors were based on the "***Incurred Loss Development Factor Report on Incurred Count and Amount Factors for Application in December 2025 Exhibits to All-Industry Atlantics Automobile Insurance" for Private Passenger excluding Farmers and Commercial Automobile including Fleets Classes of Business as of the Valuation Date December 31, 2025***" prepared by GISA's consultation actuary (Ernst & Young LLP), as published in ***AUTO0002-ATL and AUTO0003-ATL***. A summary of the selected development factors is provided in the following pages.

The underlying data used to derive these factors was the raw incurred amount and count development triangles by accident half-year at half yearly intervals for each of the classes of business by Coverage and Kind of Loss for accident half-year periods **2011-1 to 2025-2** inclusive, obtained from the Loss Development Exhibit for the Atlantic provinces.

The following table outlines the application of Loss Development factors to all categories of vehicles:

Vehicle Category	Development Factors
a. Private Passenger (excluding Farmers)	Private Passenger
b. Commercial Automobile	Commercial
c. Farmers Private Passenger, Snow Vehicles, Antiques and Motorhomes	Private Passenger
d. All other types of vehicles	Commercial

Development factors for categories a. and b. above are derived from the underlying data for the category. These factors are applied to all other types of vehicles (i.e. categories c. and d.) because of the limited volume of the data underlying these other vehicle types and therefore the volatility of loss development factors derived from their experience.

i) The adjustments made to the loss experience consist of factors for Loss Development, Unallocated Loss Adjustment Expenses (ULAE) and the Atlantic Provinces 'Health Levies'. The ULAE and Health Levy factors are provided in the following pages.

j) The claims amounts exhibited do not contain any adjustments to reflect other expenses incurred by insurance companies, such as commissions, premium taxes (if any), and general operating expenses. Trend factors have not been applied to the claims experience to project it to a common level in time.

k) Note that disability income loss reserve amounts under the Accident Benefits coverage may commonly be reported on an already discounted basis and that some Bodily Injury and Disability Income losses may ultimately be settled by means of a structured settlement, at which point reserves will usually be reported on a discounted basis.

l) All ratios derived from the claim (loss) amounts (i.e. claim (loss) ratios, claim (loss) costs per car insured, average costs per claim) are on an as-reported and factored basis, unadjusted for the time value of money.

1. Legislative Reforms

a) Beginning with the 2013 Year-End Exhibits, GISA has authorized the New Brunswick Third Party Liability experience to be shown on a sub-coverage basis, i.e., Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation. As a result, the process of applying the Loss Development Factors (to Incurred Claim counts and Loss amounts) and Health Levy Factors (to Incurred Loss amounts) were revised.

Loss Development factors were calculated for each sub-coverage and applied at the sub-coverage level. The Health Levy Amounts for Third Party Liability were calculated by multiplying the Health Levy percentage factor to the total Third Party Liability Earned Premiums and adding the amount to Bodily Injury Incurred Loss amounts only.

Users are advised to note this change in the application of the factors and use caution when reviewing this data.

2013

a) New Brunswick enacted Regulation 2013-37 on May 7, 2013, which, for accidents occuring on or after July 1, 2013, re-defined "minor personal injury" and raised the maximum amount recoverable as damages for the non-pecuniary loss of the plaintiff for all minor personal injuries (as defined) to $7,500. It also sets out a process for annually indexing the monetary cap for inflation.

2. HST Changes

2016

New Brunswick increased its Harmonized Sales Tax Rate from 13% to 15% effective for transactions on or after July 1, 2016.

This change was expected to lead to a minor "retrospective" increase in some ultimate claims amounts relating to the proportion of unpaid claims for claims occurring prior to each effective date. No ad hoc adjustment has been made in the loss development analysis because of this issue.

3. Health Levy

New Brunswick passed legislation requiring a per automobile levy to cover certain hospital costs in the Province. Under the legislation, the Ministry of Health has no subrogation rights against the at-fault parties who are insured by policies of Third Party Liability insurance. In place of subrogation, the Ministry imposed a levy to be paid by each motor vehicle insurer with respect to each vehicle insured by that insurer in the Province.

New Brunswick charges the levy as a percentage of the total Earned Premiums for Third Party Liability and Accident Benefit for all classes of vehicles.

The effective dates and amount of levy are as follows:

Effective Date	% of Premium
January 1, 2025	8.99%*
January 1, 2024	8.92%*
January 1, 2023	8.85%
January 1, 2022	8.21%
January 1, 2021	8.56%

*Estimate

4. Loss Development Factors

Beginning with the 2013 Year-End Exhibits, GISA has authorized the New Brunswick Third Party Liability experience to be shown on a sub-coverage basis, i.e., Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation. As a result, the process of applying the Loss Development Factors (to Incurred Claim counts and Loss amounts) and Health Levy Factors (to Incurred Loss amounts) were revised.

Loss Development factors were calculated for each sub-coverage and applied at the sub-coverage level. The Health Levy Amounts for Third Party Liability were calculated by multiplying the Health Levy percentage factor to the total Third Party Liability Earned Premiums and adding the amount to Bodily Injury Incurred Loss amounts only.

Users are advised to note this change in the application of the factors and use caution when reviewing this data.

Generally, for Private Passenger and Commercial Automobile, for each sub-coverage and province, age-to-age factors were selected as the arithmetic average of the **latest six factors** using each individual province's own data, except for the first factor, where seasonality is often evident, where the average of the latest three factors relating to the same half-year was used instead. Final selected factors were sometimes modified by judgment, especially in regard to the early factors and tail factors. Where claims volumes were particularly low, sometimes provincial factors were taken as those based on analysis of the aggregate of all four provinces.

Cumulative age-to-ultimate factors at the full Coverage level were derived by weighing their analogues at sub-coverage level, using the corresponding individual province incurred-to-date weights, separately for each of the four Atlantic Provinces.

Generally, one should not be surprised to see a material change year over year for each recent accident year in the ultimate Amount of Claims for the long tail sub-coverages, between the first time they are exhibited (i.e. at the 12 month level of development) up until about the fourth time it is exhibited (i.e. at the 48 month level of development).

For Private Passenger, the incurred claim amount factors, and the derived ultimate claims amounts, for the last several years and particularly for 2013-2 and subsequent, are subject to an even larger degree of uncertainty than usual, for the long tailed coverages, especially for the Third Party Liability - Bodily Injury,

Uninsured Motorist, Underinsured Motorist sub-coverages, and perhaps also the Accident Benefits - Medical/Rehabilitation and Accident Benefits – Disability Income sub-coverages.

The estimated factors for these periods are therefore quite uncertain since the ultimate values derived from them are quite uncertain, in part because the reform measures may well result in a significant shift in historical paid and case incurred claim amount development patterns. The ultimate claim frequency and/or severity for these subcoverages for recent prior accident half years still having open claims as of the product reform implementation date may possibly also be affected, but to a lesser degree.

The incurred claim count and amount factors, and the derived ultimate claim counts and amounts, for the most recent periods are subject to a further degree of uncertainty than usual. This added uncertainty arises from several sources, including the following:

- A large writer confirmed changes in claims handling practice for Bodily Injury claims, which resulted in larger than historical claim closures across the 2017-1 and later diagonals of Bodily Injury count and amounts.

- A large writer strengthened their case reserving practice for Bodily Injury claims resulting in larger than usual case reserve amounts across the 2017-2 and later diagonals of the Bodily Injury amounts.

- A significant decrease in Claim counts and Loss amount is observed for 2020-1, 2020-2, 2021-1 and 2021-2. This is across most coverages and is attributed to the COVID-19 Pandemic, which adds to the level of uncertainty.

- **A large writer has issues with reporting of Claim counts and as a result Claim counts are understated for most coverages for Accident Half-Years 2025-1 and 2025-2.**

NEW BRUNSWICK
Private Passenger Automobile Excluding Farmers
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Incurred Amount of Claims											
20211	1.1610	1.0070	1.0000	1.1010	1.0700	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.2270	1.0060	1.0000	1.1320	1.1060	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.2820	1.0050	1.0000	1.1590	1.1180	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.3820	1.0040	1.0000	1.2080	1.1020	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.5040	1.0110	1.0000	1.2320	1.1830	1.1000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.7090	1.0650	1.0000	1.3720	1.3110	1.1720	1.2970	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.9430	1.1420	1.0000	1.4290	1.3760	1.3360	1.5210	1.0000	1.0050	1.0000	1.0000
20242	2.3200	1.2610	1.0010	1.6070	1.5540	1.6180	2.1100	1.0000	1.0040	1.0020	1.0020
20251	2.7750	1.4350	1.0040	1.5860	1.5860	2.0560	2.8950	0.9920	1.0020	1.0060	0.9970
20252	5.0010	1.6670	1.0750	2.1800	1.4000	3.4890	4.6960	1.0220	1.0460	1.0690	0.9950
Incurred Number of Claims											
20211	0.9930	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	0.9910	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	0.9880	1.0000	1.0000	0.9990	1.0020	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.9850	1.0000	1.0000	0.9990	1.0100	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	0.9860	1.0000	1.0000	0.9990	1.0200	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	0.9860	1.0000	1.0000	0.9990	1.0340	0.9820	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.0090	1.0220	1.0000	1.0020	1.0530	1.0180	1.0030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.0450	1.0680	1.0000	1.0070	1.0650	1.0540	1.1300	0.9990	1.0000	1.0030	1.0000
20251	1.0890	1.1220	1.0020	1.0140	1.0660	1.1050	1.2660	0.9950	1.0020	1.0130	1.0060
20252	1.3460	0.9480	1.0710	1.0870	0.9590	1.4900	1.5850	0.9920	1.0570	1.1340	1.0100
Incurred Amount of Claims											
2021	1.1950	1.0060	1.0000	1.1180	1.0900	1.0090	1.0040	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.3340	1.0040	1.0000	1.1850	1.1100	1.0340	1.0460	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.6240	1.0400	1.0000	1.3100	1.2550	1.1420	1.2520	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	2.1440	1.1920	1.0010	1.5230	1.4740	1.4680	1.7440	1.0000	1.0040	1.0010	1.0010
2025	3.8210	1.5380	1.0410	1.8860	1.4800	2.6610	3.2930	1.0080	1.0240	1.0420	0.9960
Incurred Number of Claims											
2021	0.9920	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9800	0.8350	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	0.9860	1.0000	1.0000	0.9990	1.0070	0.9770	0.8200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	0.9860	1.0000	1.0000	0.9990	1.0280	0.9790	0.8470	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.0280	1.0450	1.0000	1.0050	1.0600	1.0370	1.0610	0.9990	1.0000	1.0020	1.0000
2025	1.2200	1.0380	1.0380	1.0510	1.0030	1.2760	1.3790	0.9930	1.0290	1.0730	1.0090

NEW BRUNSWICK
Commercial Automobile
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
					Incurred Amount of Claims						
20211	1.1420	1.0000	1.0000	1.0540	1.0010	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.1690	1.0000	1.0000	1.1130	1.0070	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.1710	1.0000	1.0000	1.1140	0.9750	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.2310	1.0000	1.0000	1.1180	1.0880	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.2950	1.0000	1.0000	1.1050	1.1890	1.1000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.4410	1.0000	1.0000	1.2410	1.3000	1.1720	1.2970	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.6210	0.9820	1.0000	1.2760	1.6620	1.3360	1.5210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.9740	0.9700	0.9960	1.4340	1.5180	1.6180	2.1100	0.9940	1.0010	1.0020	1.0000
20251	2.4420	0.9430	0.9970	1.6100	1.6000	2.0560	2.8950	0.9960	1.0110	1.0020	1.0390
20252	3.7170	1.2160	1.1980	1.9290	1.3910	3.4890	4.6960	1.1700	1.2170	1.0870	1.1190
					Incurred Number of Claims						
20211	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.9990	1.0000	1.0000	1.0000	1.0030	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0040	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.0040	1.0000	1.0000	1.0010	0.9970	0.9820	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.0410	0.9620	1.0000	1.0020	1.0060	1.0180	1.0030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.0470	0.9470	0.9950	0.9990	0.9840	1.0540	1.1300	0.9850	0.9990	1.0000	1.0000
20251	1.0820	0.9040	0.9860	0.9950	0.9710	1.1050	1.2660	0.9690	0.9980	1.0060	1.0000
20252	1.2830	0.8790	1.1160	1.1150	0.8840	1.4900	1.5850	0.9720	1.0290	1.1190	1.0170
					Incurred Amount of Claims						
2021	1.1610	1.0000	1.0000	1.0870	1.0040	1.0110	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1900	1.0000	1.0000	1.1150	1.0140	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.3960	1.0000	1.0000	1.1850	1.2590	1.1300	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.8150	0.9750	0.9980	1.3630	1.6090	1.4570	1.0000	0.9970	1.0000	1.0010	1.0000
2025	2.8450	1.0270	1.1030	1.7400	1.4740	3.1070	1.0000	1.0820	1.1410	1.0450	1.0620
					Incurred Number of Claims						
2021	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9810	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0020	0.9770	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.0020	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9790	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.0440	0.9550	0.9970	1.0010	0.9960	1.0320	1.0000	0.9920	0.9990	1.0000	1.0000
2025	1.1760	0.8900	1.0470	1.0530	0.9230	1.3620	1.0000	0.9710	1.0160	1.0640	1.0110

NEW BRUNSWICK
Unallocated Loss Adjustment Expense Factors

Accident Year	ULAE
2021	1.1423
2022	1.1154
2023	1.1154*
2024	1.0896
2025	**1.0816**

The 2021 to 2022 ULAE factors have been selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated FI Company filings of 2021 through 2022.

*** Note upon review of the reported 2023 ULAE information, abnormalities were observed across many insurers. This is believed to have been the result of changes to reporting coinciding with the transition to IFRS 17. Given the number of affected insurers, a decision was made to use the 2022 ULAE factor for 2023.**

The 2024 and 2025 ULAE factor was selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated Company filings of 2024 and 2025 Financial Information (FI), with some adjustments.

As part of the transition to IFRS 17, Liabilities for Incurred Claims (LIC) are no longer broken down between direct and assumed business. This change necessitated the use of an assumption to estimate the direct portion of Insurance Service Expenses. Additionally, updates to companies' expense allocation methodologies have contributed to differences in ULAE ratios when comparing pre- and post-IFRS 17 periods.

The factors are derived, by province, as one plus the ratio of calendar year incurred internal loss adjustment expenses to calendar year direct incurred claims excluding health levy amounts and internal loss adjustment expenses.

1. Legislative Reforms

a) Effective January 1, 2020, changes to the Automobile Act and Regulations took effect including a doubling of the deductible for pain and suffering awards to $5,000, as well as a requirement that persons sustaining a bodily injury apply for accident benefits coverage where those benefits are available. Direct Compensation for Property Damage (DCPD) was also implemented, among the other changes introduced.

b) Effective January 1, 2021, the ASP has been changed for Newfoundland and Labrador to capture new Kind of Loss codes to reflect the split between BI & PD Liability and DCPD.

c) **Beginning with the 2025 Year-End Exhibits, GISA has authorized the Newfoundland and Labrador Third Party Liability experience to be shown on a sub-coverage basis, i.e., Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation Property Damage. As a result, the process of applying the Loss Development Factors (to Incurred Claim counts and Loss amounts) and Health Levy Factors (to Incurred Loss amounts) were revised.**

Loss Development factors were calculated for each sub-coverage and applied at the sub-coverage level.

The Health Levy Amounts for Third Party Liability were calculated by multiplying the Health Levy per car to the total Third Party Liability Earned Vehicles and adding the amount to Bodily Injury Incurred Loss amounts only.

The aggregated data for Accident Year 2021 of Bodily Injury (coverage code 10), Property Damage (coverage code 11) and Direct Compensation (coverage code 12, 19) will not match the totals of Third Party Liability due to the change in reporting of Premiums. Prior to January 1, 2021, Third Party Liability Premiums were reported on a combined coverage basis (coverage 62). These records could not be allocated on a sub-coverage basis (i.e., Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation), resulting in differences when compared to the combined coverage level. This affects 2021 Earned Vehicles and Earned Premiums and the associated 2021 Claim counts and Loss amounts.

Users are advised to note this change in the application of the factors and use caution when reviewing this data.

2. HST Changes

None

3. Health Levy

Newfoundland and Labrador passed legislation requiring a per automobile levy to cover certain hospital costs in the Province. Under the legislation, the Ministry of Health has no subrogation rights against the at-fault parties who are insured by policies of Third Party Liability insurance. In place of subrogation, the Ministry imposed a levy to be paid by each motor vehicle insurer with respect to

each vehicle insured by that insurer in the Province. The effective dates and amount of levy are as follows:

Effective Date	Levy Per Car
January 1, 2025	$32.95*
January 1, 2024	$32.64*
January 1, 2023	$32.25
January 1, 2022	$27.60
January 1, 2021	$25.06

*Estimate

The per car levies have been multiplied by the number of Earned Vehicles and the products are added to the corresponding factored losses for the following classes of vehicles:

Private Passenger excluding Farmers
Farmers
Commercial Vehicles
Snow Vehicles
Motorcycles
All Terrain Vehicles

4. Loss Development Factors

Generally, for Private Passenger and Commercial Automobile, for each sub-coverage and province, age-to-age factors were selected as the arithmetic average of the **latest six factors** using each individual province's own data, except for the first factor, where seasonality is often evident, where the average of the latest three factors relating to the same half-year was used instead. Final selected factors were sometimes modified by judgment, especially in regard to the early factors and tail factors. Where claims volumes were particularly low, sometimes provincial factors were taken as those based on analysis of the aggregate of all four provinces.

Cumulative age-to-ultimate factors at the full Coverage level were derived by weighing their analogues at sub-coverage level, using the corresponding individual province incurred-to-date weights, separately for each of the four Atlantic Provinces.

Generally, one should not be surprised to see a material change year over year for each recent accident year in the ultimate Amount of Claims for the long tail sub-coverages, between the first time they are exhibited (i.e. at the 12 month level of development) up until about the fourth time it is exhibited (i.e. at the 48 month level of development).

For Private Passenger, the incurred claim amount factors, and the derived ultimate claims amounts, for the last several years and particularly for 2020-1 and subsequent, are subject to an even larger degree of uncertainty than usual, for the long tailed coverages, especially for the Third Party Liability - Bodily Injury, Uninsured Motorist, Underinsured Motorist sub-coverages, and perhaps also the Accident Benefits - Medical/Rehabilitation and Accident Benefits – Disability Income sub-coverages.

The estimated factors for these periods are therefore quite uncertain since the ultimate values derived from them are quite uncertain, in part because the reform measures may well result in a significant shift in historical paid and case incurred claim amount development patterns. The ultimate claim frequency and/or severity for these subcoverages for recent prior accident half years still having open claims as of the product reform implementation date may possibly also be affected, but to a lesser degree.

The incurred claim count and amount factors, and the derived ultimate claim counts and amounts, for the most recent periods are subject to a further degree of uncertainty than usual. This added uncertainty arises from several sources, including the following:

- A large writer confirmed changes in claims handling practice for Bodily Injury claims, which resulted in larger than historical claim closures across the 2017-1 and later diagonals of Bodily Injury count and amounts.

- A large writer strengthened their case reserving practice for Bodily Injury claims resulting in larger than usual case reserve amounts across the 2017-2 and later diagonals of the Bodily Injury amounts.

- A significant decrease in Claim counts and Loss amount is observed for 2020-1, 2020-2, 2021-1 and 2021-2. This is across most coverages and is attributed to the COVID-19 Pandemic, which adds to the level of uncertainty.

- **A large writer has issues with reporting of Claim counts and as a result Claim counts are understated for most coverages for Accident Half-Years 2025-1 and 2025-2.**

NEWFOUNDLAND AND LABRADOR
Private Passenger Automobile Excluding Farmers
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
					Incurred Amount of Claims						
20211	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0140	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0160	1.0000	1.0000	1.0120	1.0140	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0490	1.0000	1.0000	1.0350	1.0080	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.0790	1.0000	1.0000	1.0560	1.0180	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.1140	0.9880	1.0000	1.0790	1.0260	1.1000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.1750	0.9850	1.0000	1.1180	1.0300	1.1720	1.2970	1.0000	1.0010	1.0000	1.0000
20241	1.3030	1.0370	1.0000	1.1880	1.0330	1.3360	1.5210	0.9990	1.0030	1.0010	1.0000
20242	1.4790	1.0920	1.0000	1.2860	1.0980	1.6180	2.1100	0.9970	1.0020	1.0030	1.0020
20251	1.7380	1.3530	1.0020	1.4090	1.1210	2.0560	2.8950	0.9870	1.0080	1.0090	0.9970
20252	2.9460	1.1270	1.1330	1.9040	1.1680	3.4890	4.6960	1.0220	1.0340	1.1560	0.9950
					Incurred Number of Claims						
20211	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0040	1.0000	1.0000	1.0010	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0050	1.0000	1.0000	1.0010	0.9990	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.0040	1.0000	1.0000	1.0010	0.9980	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.0060	1.0000	1.0000	1.0010	0.9990	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.0070	1.0000	1.0000	1.0010	0.9920	0.9820	0.8600	1.0000	1.0010	1.0000	1.0000
20241	1.0110	0.9980	1.0000	1.0020	0.9850	1.0180	1.0030	0.9990	1.0020	1.0010	1.0000
20242	1.0180	0.9830	0.9990	1.0020	0.9820	1.0540	1.1300	0.9980	1.0010	1.0040	1.0000
20251	1.0390	0.9850	1.0000	1.0060	0.9640	1.1050	1.2660	0.9910	1.0100	1.0210	1.0060
20252	1.2940	0.6840	1.0550	1.0750	0.9080	1.4900	1.5850	0.9640	1.1090	1.2480	1.0100
					Incurred Amount of Claims						
2021	1.0100	1.0000	1.0000	1.0070	1.0140	1.0090	1.0160	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.0650	1.0000	1.0000	1.0460	1.0140	1.0260	1.0560	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.1460	0.9870	1.0000	1.0990	1.0280	1.1430	1.2520	1.0000	1.0010	1.0000	1.0000
2024	1.3880	1.0620	1.0000	1.2360	1.0670	1.4800	1.9480	0.9980	1.0020	1.0020	1.0010
2025	2.2070	1.2360	1.0690	1.6310	1.1470	2.6180	4.1110	1.0050	1.0210	1.0860	0.9960
					Incurred Number of Claims						
2021	1.0020	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9800	0.8350	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.0040	1.0000	1.0000	1.0010	0.9990	0.9780	0.8200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.0070	1.0000	1.0000	1.0010	0.9950	0.9800	0.8440	1.0000	1.0010	1.0000	1.0000
2024	1.0150	0.9910	0.9990	1.0020	0.9830	1.0370	1.0600	0.9990	1.0020	1.0020	1.0000
2025	1.1600	0.8060	1.0280	1.0410	0.9320	1.2860	1.4520	0.9770	1.0540	1.1240	1.0070

NEWFOUNDLAND AND LABRADOR
Commercial Automobile
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
					Incurred Amount of Claims						
20211	0.9850	1.0000	1.0000	0.9870	1.0010	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0020	1.0000	1.0000	1.0020	1.0130	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0280	1.0000	1.0000	1.0200	0.9760	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.0470	1.0000	1.0000	1.0360	1.0750	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.0830	1.0000	1.0000	1.0650	1.1010	1.1000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.1510	1.0000	1.0000	1.1090	1.1390	1.1720	1.2970	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.2400	1.0000	0.9940	1.1710	1.2610	1.3360	1.5210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.3700	1.0440	0.9990	1.2520	1.3060	1.6180	2.1100	0.9970	1.0050	1.0000	1.0000
20251	1.5260	0.9880	1.0040	1.2970	1.2600	2.0560	2.8950	0.9670	1.0060	1.0050	1.0390
20252	2.4920	1.2620	1.1960	1.8220	1.5680	3.4890	4.6960	1.2510	1.1100	1.1210	1.1190
					Incurred Number of Claims						
20211	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0020	1.0000	1.0000	1.0010	1.0000	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.0080	1.0000	1.0000	1.0030	1.0030	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.0170	1.0000	1.0000	1.0050	1.0050	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.0190	1.0000	1.0000	1.0050	0.9990	0.9820	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.0240	1.0070	1.0000	1.0080	1.0040	1.0180	1.0030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.0340	1.0710	1.0040	1.0190	0.9950	1.0540	1.1300	0.9900	1.0000	1.0000	1.0000
20251	1.0410	0.9800	1.0110	1.0170	0.9920	1.1050	1.2660	0.9480	1.0000	1.0130	1.0000
20252	1.3670	0.8320	1.0520	1.1080	0.8840	1.4900	1.5850	0.9890	1.0280	1.2110	1.0170
					Incurred Amount of Claims						
2021	0.9960	1.0000	1.0000	0.9960	1.0090	1.0080	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.0350	1.0000	1.0000	1.0260	1.0280	1.0340	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.1150	1.0000	1.0000	1.0870	1.1200	1.1700	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.2970	1.0280	0.9960	1.2070	1.2850	1.3390	1.0000	0.9990	1.0030	1.0000	1.0000
2025	1.9110	1.1200	1.0960	1.5260	1.4490	2.0560	4.3880	1.1070	1.0450	1.0760	1.1190
					Incurred Number of Claims						
2021	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9810	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.0050	1.0000	1.0000	1.0020	1.0010	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.0180	1.0000	1.0000	1.0050	1.0010	0.9800	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.0290	1.0520	1.0020	1.0130	0.9990	1.0360	1.0000	0.9950	1.0000	1.0000	1.0000
2025	1.1940	0.8900	1.0310	1.0610	0.9250	1.1050	1.4260	0.9710	1.0130	1.1030	1.0170

NEWFOUNDLAND AND LABRADOR
Unallocated Loss Adjustment Expense Factors

Accident Year	ULAE
2021	1.1554
2022	1.1182
2023	1.1182*
2024	1.0907
2025	**1.0812**

The 2021 to 2022 ULAE factors have been selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated FI Company filings of 2021 through 2022.

*** Note upon review of the reported 2023 ULAE information, abnormalities were observed across many insurers. This is believed to have been the result of changes to reporting coinciding with the transition to IFRS 17. Given the number of affected insurers, a decision was made to use the 2022 ULAE factor for 2023.**

The 2024 and 2025 ULAE factor was selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated Company filings of 2024 and 2025 Financial Information (FI), with some adjustments.

As part of the transition to IFRS 17, Liabilities for Incurred Claims (LIC) are no longer broken down between direct and assumed business. This change necessitated the use of an assumption to estimate the direct portion of Insurance Service Expenses. Additionally, updates to companies' expense allocation methodologies have contributed to differences in ULAE ratios when comparing pre- and post-IFRS 17 periods.

The factors are derived, by province, as one plus the ratio of calendar year incurred internal loss adjustment expenses to calendar year direct incurred claims excluding health levy amounts and internal loss adjustment expenses.

1. Legislative Reforms

2017

a) Beginning with the 2017 Year-End Exhibits, GISA has authorized the Nova Scotia Third Party Liability experience to be shown on a sub-coverage basis, i.e., Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation Property Damage. As a result, the process of applying the Loss Development Factors (to Incurred Claim counts and Loss amounts) and Health Levy Factors (to Incurred Loss amounts) were revised.

Loss Development factors were calculated for each sub-coverage and applied at the sub-coverage level.

The Health Levy Amounts for Third Party Liability were calculated by multiplying the Health Levy per car to the total Third Party Liability Earned Vehicles and adding the amount to Bodily Injury Incurred Loss amounts only.

Users are advised to note the above changes and use caution when reviewing this data.

2013

b) Effective April 1, 2013, the ASP has been changed for Nova Scotia to capture new Coverage codes and Kind of Loss codes to reflect the split between BI & PD Liability and DCPD. The data reported under the new Third Party Liability Coverage Codes, Bodily Injury (10), Property Damage (11) and Direct Compensation Property Damage (12, 19) is included in the electronic file and caution should be exercised when analysing this data.

2011

c) Nova Scotia enacted additional Automobile Insurance Reforms in 2011. These reforms increased the amounts payable under Section B - Accident Benefits coverage as follows, effective for claims occurring on or after April 1, 2012: maximum Medical and Rehabilitation expenses from $25,000 to $50,000; maximum Funeral expenses from $1,000 to $2,500; maximum Death Benefits from $10,000 to $25,000 for Head of Household, Spouse of Head of Household and from $2,000 to $5,000 for each Dependant; maximum Weekly Indemnity for Loss of Income from $140 to $250; maximum Weekly Principal Unpaid Housekeeper expenses from $70 to $100. Users are advised to use caution when reviewing this data.

d) Effective April 1, 2013, the ASP has been changed for Nova Scotia to capture new Kind of Loss codes to reflect the split between BI & PD Liability and DCPD.

e) Beginning with the 2017 Year-End Exhibits, GISA has authorized the Nova Scotia Third Party Liability experience to be shown on a sub-coverage basis, i.e., Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation Property Damage. As a result, the process of applying the Loss Development Factors (to Incurred Claim counts and Loss amounts) and Health Levy Factors (to Incurred Loss amounts) were revised.

Loss Development factors were calculated for each sub-coverage and applied at the sub-coverage level.

The Health Levy Amounts for Third Party Liability were calculated by multiplying the Health Levy per car to the total Third Party Liability Earned Vehicles and adding the amount to Bodily Injury Incurred Loss amounts only.

Users are advised to note this change in the application of the factors and use caution when reviewing this data.

2. HST Changes

2010
Nova Scotia increased its Harmonized Sales Tax Rate from 13% to 15% effective for transactions on or after July 1, 2010.

This change was expected to lead to a minor "retrospective" increase in some ultimate claims amounts relating to the proportion of unpaid claims for claims occurring prior to each effective date. No ad hoc adjustment has been made in the loss development analysis because of this issue.

3. Health Levy

Nova Scotia passed legislation requiring a per automobile levy to cover certain hospital costs in the Province. Under the legislation, the Ministry of Health has no subrogation rights against the at-fault parties who are insured by policies of Third Party Liability insurance. In place of subrogation, the Ministry imposed a levy to be paid by each motor vehicle insurer with respect to each vehicle insured by that insurer in the Province. The effective dates and amount of levy are as follows:

Effective Date	Levy Per Car
January 1, 2025	$52.28*
January 1, 2024	$48.65
January 1, 2023	$43.32
January 1, 2022	$40.53
January 1, 2021	$37.09

*Estimate

The per car levies have been multiplied by the number of Earned Vehicles and the products are added to the corresponding factored losses for the following classes of vehicles:

Private Passenger excluding Farmers
Farmers
Commercial Vehicles
Snow Vehicles
Motorcycles
All Terrain Vehicles

4. Loss Development Factors

Generally, for Private Passenger and Commercial Automobile, for each sub-coverage and province, age-to-age factors were selected as the arithmetic average of the **latest six factors** using each individual province's own data, except for the first factor, where seasonality is often evident, where the average of the latest three factors relating to the same half-year was used instead. Final selected factors were sometimes modified by judgment, especially in regard to the early factors and tail factors. Where claims volumes were particularly low, sometimes provincial factors were taken as those based on analysis of the aggregate of all four provinces.

Cumulative age-to-ultimate factors at the full Coverage level were derived by weighing their analogues at sub-coverage level, using the corresponding individual province incurred-to-date weights, separately for each of the four Atlantic Provinces.

Generally, one should not be surprised to see a material change year over year for each recent accident year in the ultimate Amount of Claims for the long tail sub-coverages, between the first time they are exhibited (i.e. at the 12 month level of development) up until about the fourth time it is exhibited (i.e. at the 48 month level of development).

For Private Passenger, the incurred claim amount factors, and the derived ultimate claims amounts, for the last several years and particularly for 2011-1 and subsequent, are subject to an even larger degree of uncertainty than usual, for the long tailed coverages, especially for the Third Party Liability - Bodily Injury, Uninsured Motorist, Underinsured Motorist sub-coverages, and perhaps also the Accident Benefits - Medical/Rehabilitation and Accident Benefits – Disability Income sub-coverages.

The estimated factors for these periods are therefore quite uncertain since the ultimate values derived from them are quite uncertain, in part because the reform measures may well result in a significant shift in historical paid and case incurred claim amount development patterns. The ultimate claim frequency and/or severity for these subcoverages for recent prior accident half years still having open claims as of the product reform implementation date may possibly also be affected, but to a lesser degree.

The incurred claim count and amount factors, and the derived ultimate claim counts and amounts, for the most recent periods are subject to a further degree of uncertainty than usual. This added uncertainty arises from a number of sources, including the following:

- A large writer confirmed changes in claims handling practice for Bodily Injury claims, which resulted in larger than historical claim closures across the 2017-1 and later diagonals of Bodily Injury count and amounts.

- A large writer strengthened their case reserving practice for Bodily Injury claims resulting in larger than usual case reserve amounts across the 2017-2 and later diagonals of the Bodily Injury amounts.

- A significant decrease in Claim counts and Loss amount is observed for 2020-1, 2020-2, 2021-1 and 2021-2. This is across most coverages and is attributed to the COVID-19 Pandemic, which adds to the level of uncertainty.

- **A large writer has issues with reporting of Claim counts and as a result Claim counts are understated for most coverages for Accident Half-Years 2025-1 and 2025-2.**

NOVA SCOTIA
Private Passenger Automobile Excluding Farmers
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Incurred Amount of Claims											
20211	1.0590	1.0000	1.0000	1.0360	1.0230	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0790	1.0000	1.0000	1.0500	1.0720	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.1320	1.0000	1.0000	1.0790	1.0890	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.2150	1.0000	1.0000	1.1310	1.0990	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.3100	1.0080	1.0000	1.1700	1.1420	1.1000	1.1200	1.0000	0.9980	1.0000	1.0000
20232	1.4440	1.0380	1.0000	1.2410	1.1970	1.1720	1.2970	0.9990	0.9980	1.0000	1.0000
20241	1.6400	1.0910	1.0000	1.3030	1.2510	1.3360	1.5210	1.0000	0.9970	1.0000	1.0000
20242	1.9140	1.1720	1.0000	1.4160	1.3500	1.6180	2.1100	1.0000	0.9960	1.0010	1.0020
20251	2.4270	1.3190	1.0050	1.5770	1.3580	2.0560	2.8950	0.9940	0.9910	1.0100	0.9970
20252	4.1260	1.2320	1.0910	1.9650	1.2030	3.4890	4.6960	0.9990	1.0040	1.0990	0.9950
Incurred Number of Claims											
20211	0.9940	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	0.9920	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	0.9940	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.9930	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	0.9960	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	0.9960	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9820	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.0180	1.0120	1.0000	1.0030	0.9980	1.0180	1.0030	1.0000	1.0000	1.0010	1.0000
20242	1.0530	1.0270	1.0000	1.0060	0.9990	1.0540	1.1300	1.0000	1.0010	1.0030	1.0000
20251	1.1100	1.0260	1.0010	1.0130	0.9900	1.1050	1.2660	0.9970	1.0050	1.0130	1.0060
20252	1.4060	0.7680	1.0710	1.0900	0.9560	1.4900	1.5850	0.9790	1.0590	1.1470	1.0100
Incurred Amount of Claims											
2021	1.0710	1.0000	1.0000	1.0450	1.0520	1.0100	1.0040	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1780	1.0000	1.0000	1.1080	1.0940	1.0300	1.0690	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.3800	1.0240	1.0000	1.2070	1.1700	1.1490	1.2390	0.9990	0.9980	1.0000	1.0000
2024	1.7790	1.1260	1.0000	1.3610	1.3020	1.4670	1.7730	1.0000	0.9960	1.0010	1.0010
2025	3.0980	1.2850	1.0500	1.7610	1.2740	2.6000	3.4580	0.9970	0.9980	1.0600	0.9970
Incurred Number of Claims											
2021	0.9930	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9810	0.8360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	0.9930	1.0000	1.0000	0.9990	1.0000	0.9780	0.8200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	0.9960	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9800	0.8430	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.0350	1.0190	1.0000	1.0050	0.9980	1.0380	1.0650	1.0000	1.0010	1.0020	1.0000
2025	1.2530	0.8800	1.0370	1.0520	0.9720	1.2510	1.4260	0.9880	1.0310	1.0780	1.0070

NOVA SCOTIA
Commercial Automobile
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Incurred Amount of Claims											
20211	1.0710	1.0000	1.0000	1.0470	1.0020	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0740	1.0000	1.0000	1.0520	1.0240	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.1300	1.0000	1.0000	1.0950	0.9940	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.1720	1.0000	1.0000	1.0950	1.1180	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.2470	1.0010	1.0000	1.1780	1.2050	1.1000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.3900	0.9930	1.0000	1.2510	1.2860	1.1720	1.2970	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.6600	1.0620	1.0050	1.3200	1.3640	1.3360	1.5210	1.0030	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.9940	1.0890	1.0110	1.5880	1.4580	1.6180	2.1100	0.9950	0.9950	1.0010	1.0000
20251	2.2870	1.1800	1.0080	1.4040	1.6440	2.0560	2.8950	0.9820	0.9860	1.0060	1.0390
20252	3.5910	1.5890	1.0800	2.0860	1.5750	3.4890	4.6960	1.0350	1.1630	1.1470	1.1190
Incurred Number of Claims											
20211	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0070	1.0000	1.0000	1.0010	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0180	1.0000	1.0000	1.0040	1.0000	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.0120	1.0000	1.0000	1.0030	1.0030	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.0080	1.0000	1.0000	1.0010	1.0040	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	0.9980	1.0060	1.0000	1.0000	0.9990	0.9820	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.0000	1.0270	1.0000	1.0020	1.0040	1.0180	1.0030	1.0010	0.9980	1.0000	1.0000
20242	1.0680	1.0750	0.9970	1.0160	0.9930	1.0540	1.1300	0.9900	0.9980	1.0020	1.0000
20251	1.1040	0.9940	0.9850	1.0050	0.9760	1.1050	1.2660	0.9640	0.9780	1.0110	1.0000
20252	1.4650	0.9700	1.0280	1.0810	0.8800	1.4900	1.5850	0.9240	0.9950	1.1460	1.0170
Incurred Amount of Claims											
2021	1.0730	1.0000	1.0000	1.0500	1.0140	1.0120	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1480	1.0000	1.0000	1.0950	1.0610	1.0340	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.3090	0.9970	1.0000	1.2120	1.2520	1.1560	1.2830	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.8310	1.0670	1.0080	1.4410	1.4380	1.5980	1.0000	0.9990	0.9970	1.0010	1.0000
2025	2.8590	1.2050	1.0450	1.6270	1.6040	3.1600	1.0000	1.0090	1.0910	1.0940	1.0640
Incurred Number of Claims											
2021	1.0040	1.0000	1.0000	1.0010	1.0000	0.9820	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.0150	1.0000	1.0000	1.0030	1.0010	0.9770	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.0020	1.0040	1.0000	1.0010	1.0010	0.9800	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.0340	1.0520	0.9980	1.0100	0.9970	1.0430	1.0000	0.9950	0.9980	1.0010	1.0000
2025	1.2680	0.9800	1.0070	1.0440	0.9330	1.3620	1.0000	0.9420	0.9880	1.0830	1.0060

NOVA SCOTIA
Unallocated Loss Adjustment Expense Factors

Accident Year	ULAE
2021	1.1256
2022	1.1184
2023	1.1184*
2024	1.0842
2025	**1.0735**

The 2021 to 2022 ULAE factors have been selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated FI Company filings of 2021 through 2022.

*** Note upon review of the reported 2023 ULAE information, abnormalities were observed across many insurers. This is believed to have been the result of changes to reporting coinciding with the transition to IFRS 17. Given the number of affected insurers, a decision was made to use the 2022 ULAE factor for 2023.**

The 2024 and 2025 ULAE factor was selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated Company filings of 2024 and 2025 Financial Information (FI), with some adjustments.

As part of the transition to IFRS 17, Liabilities for Incurred Claims (LIC) are no longer broken down between direct and assumed business. This change necessitated the use of an assumption to estimate the direct portion of Insurance Service Expenses. Additionally, updates to companies' expense allocation methodologies have contributed to differences in ULAE ratios when comparing pre- and post-IFRS 17 periods.

The factors are derived, by province, as one plus the ratio of calendar year incurred internal loss adjustment expenses to calendar year direct incurred claims excluding health levy amounts and internal loss adjustment expenses.

1. Legislative Reforms

2020

a) Beginning with the 2020 Year-End Exhibits, GISA has authorized the Prince Edward Island Third Party Liability experience to be show on a sub-coverage basis, i.e., Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation Property Damage. As a result, the process of applying the Loss Development Factors (to Incurred Claim counts and Loss amounts) and Health Levy Factors (to Incurred Loss amounts) were revised.

Loss Development factors were calculated for each sub-coverage and applied at the sub-coverage level.

The Health Levy Amounts for Third Party Liability were calculated by multiplying the Health Levy factor to the total Third Party Liability Earned Vehicles and adding the amount to Bodily Injury Incurred Loss amounts only.

Users are advised to note this change in the application of the factors and use caution when reviewing this data.

2015

b) Effective October 1, 2015, the ASP has been changed for Prince Edward Island to capture new Coverage codes and Kind of Loss codes to reflect the split between BI & PD Liability and DCPD. The data reported under the new Third Party Liability Coverage Codes, Bodily Injury (10), Property Damage (11) and Direct Compensation Property Damage (12, 19) is included in the electronic file and caution should be exercised when analysing this data.

2014

c) Prince Edward Island enacted Bill 46 on May 14, 2014, which, for accidents occurring on or after October 1, 2014, re-defined "minor personal injury" and raised the maximum amount recoverable as damages for the non-pecuniary loss of the plaintiff for all minor personal injuries (as defined) to $7,500. It also sets out a process for annually indexing the monetary cap for inflation. Additionally, the reforms increased the amounts payable under Section B - Accident Benefits coverage as follows, effective for claims occurring on or after October 1, 2014: maximum Medical and Rehabilitation expenses from $25,000 to $50,000; maximum Funeral expenses from $1,000 to $2,500; maximum Death Benefits from $10,000 to $50,000 for Highest Earning Spouse, from $10,000 to $25,000 for Other Spouse and from $2,000 to $5,000 for each Dependant; maximum Weekly Indemnity for Loss of Income from $140 to $250; maximum Weekly Principal Unpaid Housekeeper expenses from $70 (maximum 12 weeks) to $100 (maximum 52 weeks). In addition, for "Loss of Income" the age limitations under "a person shall be deemed to be employed" have been removed.

2. HST Changes

2016

Prince Edward Island increased its Harmonized Sales Tax Rate from 14% to 15% effective for transactions on or after October 1, 2016.

This change was expected to lead to a minor "retrospective" increase in some ultimate claims amounts relating to the proportion of unpaid claims for claims occurring prior to each effective date. No ad hoc adjustment has been made in the loss development analysis because of this issue.

3. Health Levy

Prince Edward Island passed legislation requiring a per automobile levy to cover certain hospital costs in the Province. Under the legislation, the Ministry of Health has no subrogation rights against the at-fault parties who are insured by policies of Third Party Liability insurance. In place of subrogation, the Ministry imposed a levy to be paid by each motor vehicle insurer with respect to each vehicle insured by that insurer in the Province.

The effective dates and amount of levy are as follows:

Effective Date	Levy Per Car
January 1, 2025	$46.36
January 1, 2024	$42.71
January 1, 2023	$41.06
January 1, 2022	$34.05
January 1, 2021	$39.56

The per car levies have been multiplied by the number of Earned Vehicles and the products are added to the corresponding factored losses for the following classes of vehicles:

Private Passenger excluding Farmers
Farmers
Commercial Vehicles
Snow Vehicles
Motorcycles
All Terrain Vehicles

4. Loss Development Factors

Generally, for Private Passenger and Commercial Automobile, for each sub-coverage and province, age-to-age factors were selected as the arithmetic average of the **latest six factors** using each individual province's own data, except for the first factor, where seasonality is often evident, where the average of the latest three factors relating to the same half-year was used instead. Final selected factors were sometimes modified by judgment, especially in regard to the early factors and tail factors. Where claims volumes were particularly low, sometimes provincial factors were taken as those based on analysis of the aggregate of all four provinces.

Cumulative age-to-ultimate factors at the full Coverage level were derived by weighing their analogues at sub-coverage level, using the corresponding individual province incurred-to-date weights, separately for each of the four Atlantic Provinces.

Generally, one should not be surprised to see a material change year over year for each recent accident year in the ultimate Amount of Claims for the long tail sub-coverages, between the first

time they are exhibited (i.e. at the 12 month level of development) up until about the fourth time it is exhibited (i.e. at the 48 month level of development).

For Private Passenger, the incurred claim amount factors, and the derived ultimate claims amounts, for the last several years and particularly for 2014-2 and subsequent, are subject to an even larger degree of uncertainty than usual, for the long tailed coverages, especially for the Third Party Liability - Bodily Injury, Uninsured Motorist, Underinsured Motorist sub-coverages, and perhaps also the Accident Benefits - Medical/Rehabilitation and Accident Benefits – Disability Income sub-coverages.

The estimated factors for these periods are therefore quite uncertain since the ultimate values derived from them are quite uncertain, in part because the reform measures may well result in a significant shift in historical paid and case incurred claim amount development patterns. The ultimate claim frequency and/or severity for these subcoverages for recent prior accident half years still having open claims as of the product reform implementation date may possibly also be affected, but to a lesser degree.

The incurred claim count and amount factors, and the derived ultimate claim counts and amounts, for the most recent periods are subject to a further degree of uncertainty than usual. This added uncertainty arises from a number of sources, including the following:

- A large writer confirmed changes in claims handling practice for Bodily Injury claims, which resulted in larger than historical claim closures across the 2017-1 and later diagonals of Bodily Injury count and amounts.

- A large writer strengthened their case reserving practice for Bodily Injury claims resulting in larger than usual case reserve amounts across the 2017-2 and later diagonals of the Bodily Injury amounts.

- A significant decrease in Claim counts and Loss amount is observed for 2020-1, 2020-2, 2021-1 and 2021-2. This is across most coverages and is attributed to the COVID-19 Pandemic, which adds to the level of uncertainty.

- **A large writer has issues with reporting of Claim counts and as a result Claim counts are understated for most coverages for Accident Half-Years 2025-1 and 2025-2.**

PRINCE EDWARD ISLAND
Private Passenger Automobile Excluding Farmers
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Incurred Amount of Claims											
20211	1.0430	1.0000	1.0000	1.0240	1.1360	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0750	1.0000	1.0000	1.0380	1.1600	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.1260	1.0000	1.0000	1.0590	1.0690	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.1910	1.0000	1.0000	1.1040	1.1670	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.2890	1.0000	1.0000	1.1410	1.1280	1.1000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.3820	1.0310	1.0000	1.1880	1.2890	1.1720	1.2970	0.9990	1.0000	1.0020	1.0000
20241	1.5950	1.0430	1.0000	1.3000	1.3540	1.3360	1.5210	0.9990	0.9990	1.0030	1.0000
20242	1.8330	1.1700	1.0020	1.2910	1.3290	1.6180	2.1100	1.0020	1.0050	1.0080	1.0020
20251	2.1120	1.1770	1.0100	1.3080	1.2850	2.0560	2.8950	0.9950	0.9950	1.0110	0.9970
20252	3.0920	0.9350	1.1060	1.9000	0.9980	3.4890	4.6960	0.9660	1.0070	1.0940	0.9950
Incurred Number of Claims											
20211	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0020	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	0.9970	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.9900	1.0000	1.0000	0.9990	0.9980	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	0.9900	1.0000	1.0000	0.9990	0.9980	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	0.9810	1.0000	1.0000	0.9990	0.9960	0.9820	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	0.9650	1.0070	1.0000	0.9970	0.9990	1.0180	1.0030	1.0000	1.0000	1.0010	1.0000
20242	0.9850	1.0460	1.0000	1.0000	0.9950	1.0540	1.1300	1.0000	1.0010	1.0040	1.0000
20251	0.9890	0.9520	1.0030	1.0000	0.9620	1.1050	1.2660	0.9930	0.9940	1.0120	1.0060
20252	1.1790	0.7060	1.0760	1.0680	0.8180	1.4900	1.5850	0.9530	1.0370	1.1250	1.0100
Incurred Amount of Claims											
2021	1.0590	1.0000	1.0000	1.0320	1.1480	1.0080	1.0230	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1670	1.0000	1.0000	1.0860	1.1420	1.0330	1.0660	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.3410	1.0160	1.0000	1.1670	1.2200	1.1510	1.2570	0.9990	1.0000	1.0010	1.0000
2024	1.6850	1.0830	1.0010	1.2950	1.3430	1.4400	1.8650	1.0010	1.0030	1.0050	1.0000
2025	2.7750	1.0490	1.0610	1.6520	1.1090	2.9680	4.5370	0.9790	1.0010	1.0520	0.9960
Incurred Number of Claims											
2021	1.0010	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9800	0.8340	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	0.9930	1.0000	1.0000	0.9990	0.9990	0.9770	0.8200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	0.9860	1.0000	1.0000	0.9990	0.9970	0.9800	0.8470	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	0.9740	1.0220	1.0000	0.9990	0.9970	1.0410	1.1050	1.0000	1.0010	1.0020	1.0000
2025	1.0980	0.8140	1.0400	1.0350	0.8780	1.3500	1.5050	0.9720	1.0130	1.0640	1.0070

PRINCE EDWARD ISLAND
Commercial Automobile
Selected Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Incurred Amount of Claims											
20211	1.2150	1.0000	1.0000	1.1070	1.0000	1.0130	0.9940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.2260	1.0000	1.0000	1.1240	1.0020	1.0070	1.0280	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.2060	1.0000	1.0000	1.0650	1.0110	1.0150	1.0360	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.1890	1.0000	1.0000	1.0890	1.0650	1.0400	1.0760	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.1910	1.0000	1.0000	1.0830	1.1000	1.1000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.3550	1.0000	1.0000	1.2090	1.4880	1.1720	1.2970	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.5120	1.0000	1.0000	1.3100	1.1890	1.3360	1.5210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.7870	1.0000	1.0020	1.1970	1.9320	1.6180	2.1100	1.0000	1.0030	1.0020	1.0000
20251	2.0180	1.0600	0.9950	1.1420	1.6880	2.0560	2.8950	0.9860	1.0070	1.0780	1.0390
20252	2.1330	1.1770	1.2200	1.4670	1.8100	3.4890	4.6960	0.9950	1.1360	1.1620	1.1190
Incurred Number of Claims											
20211	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9840	0.8410	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9780	0.8310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9780	0.8190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0040	0.9770	0.8210	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0050	0.9770	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9970	0.9820	0.8600	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.0010	1.0000	1.0000	1.0000	1.0040	1.0180	1.0030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.0260	1.0000	1.0000	1.0040	0.9950	1.0540	1.1300	1.0000	1.0000	1.0030	1.0000
20251	1.1000	0.9020	1.0020	0.9980	0.9750	1.1050	1.2660	0.9910	0.9920	1.0170	1.0000
20252	1.2490	0.8430	1.0210	1.0390	0.8840	1.4900	1.5850	0.9890	1.1130	1.1300	1.0170
Incurred Amount of Claims											
2021	1.2230	1.0000	1.0000	1.1190	1.0010	1.0130	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1970	1.0000	1.0000	1.0760	1.0370	1.0150	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.3170	1.0000	1.0000	1.1720	1.4870	1.0000	1.1200	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.5760	1.0000	1.0010	1.2620	1.7560	1.0000	1.0000	1.0000	1.0020	1.0010	1.0000
2025	2.1030	1.0960	1.1220	1.3270	1.7830	3.4890	1.0000	0.9910	1.0390	1.1100	1.0390
Incurred Number of Claims											
2021	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9840	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0030	0.9780	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.9980	1.0000	0.8240	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.0140	1.0000	1.0000	1.0020	0.9970	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0020	1.0000
2025	1.1750	0.8870	1.0120	1.0180	0.9330	1.4900	1.0000	0.9900	1.0420	1.0710	1.0000

PRINCE EDWARD ISLAND
Unallocated Loss Adjustment Expense Factors

Accident Year	ULAE
2021	1.1300
2022	1.0937
2023	1.0937*
2024	1.0811
2025	**1.0683**

The 2021 to 2022 ULAE factors have been selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated FI Company filings of 2021 through 2022.

*** Note upon review of the reported 2023 ULAE information, abnormalities were observed across many insurers. This is believed to have been the result of changes to reporting coinciding with the transition to IFRS 17. Given the number of affected insurers, a decision was made to use the 2022 ULAE factor for 2023.**

The 2024 and 2025 ULAE factor was selected from the ULAE Reports derived from the GISA mandated Company filings of 2024 and 2025 Financial Information (FI), with some adjustments.

As part of the transition to IFRS 17, Liabilities for Incurred Claims (LIC) are no longer broken down between direct and assumed business. This change necessitated the use of an assumption to estimate the direct portion of Insurance Service Expenses. Additionally, updates to companies' expense allocation methodologies have contributed to differences in ULAE ratios when comparing pre- and post-IFRS 17 periods.

The factors are derived, by province, as one plus the ratio of calendar year incurred internal loss adjustment expenses to calendar year direct incurred claims excluding health levy amounts and internal loss adjustment expenses.

1. COVERAGES

Experience is shown individually for the latest five accident years for each of the following coverages:

Third Party Liability – there are three parts to this mandatory coverage:

- Bodily Injury – protects the insured against liability arising from an accident that causes bodily injury to another person.
- Property Damage – protects the insured against liability arising from an accident that causes damage to the property of another person.
- Direct Compensation Property Damage – protects the insured against damage to the insured's vehicle caused by a third party, but with compensation provided directly by the insured's own insurer.

The compulsory minimum Third Party Liability limits and their dates of introduction are shown below:

Province	Introduction Date	Minimum Limit
New Brunswick	January 1, 1986	$200,000
Newfoundland and Labrador	October 1, 1983	$200,000
Nova Scotia	April 1, 2004	$500,000
Prince Edward Island	January 1, 1986	$200,000

All Third Party Liability Coverage codes are included except Excess Liability, S.P.F.7.

Many policyholders insure for higher limits than the legal minimum requirement and the Exhibits reflect the actual limits purchased.

Accident Benefits – this mandatory coverage provides for items such as reimbursement of lost income, medical, rehabilitation and attendant care costs, and funeral costs; it also provides benefits to the dependents of a deceased insured.

Uninsured Automobile – this mandatory coverage protects an insured from damage caused by an uninsured or unidentified automobile.

Underinsured Motorist – this optional coverage protects the insured if an at-fault driver has insufficient insurance to cover the liability.

Collision – this optional coverage provides coverage (subject to a deductible) to the insured's vehicle arising out of an at-fault collision.

Comprehensive – this optional coverage provides coverage (subject to a deductible) for damage to the insured's vehicle arising out of a peril (e.g. fire, theft, or vandalism) other than collision.

All Perils – this optional coverage combines the Collision and Comprehensive coverages into one coverage, subject to a common deductible level.

Specified Perils – this optional coverage provides coverage (subject to a deductible) for specified perils to the insured's vehicle.

2. COLUMN HEADINGS

Number of Written Vehicles - is calculated by taking the total written term in months of policy transactions with effective dates in the calendar period under consideration and dividing by 12. For example 3 cars insured for 6 months each contribute one and one-half car years.

Number of Earned Vehicles - is calculated by taking the total pro-rata earned term in months of policy transactions yielding exposure during the calendar period under consideration and dividing by 12.

Written Premiums - Total premium for policy transactions with effective dates in the calendar period under consideration. Transaction effective date governs the assignment of individual transactions to the appropriate accident year. For example, a cancellation during January 2022 of a policy renewed in December 2021 is recorded against accident year 2022. This process is applied to both the written vehicle count and the written premium. Hence, the accident year values will not readily reconcile to the Annual Statement Calendar Year written figures.

Earned Premiums - Total of all pro-rata earned premiums on all policy transactions yielding exposure during the calendar period under consideration. For example, an annual policy effective on March 1, 2021 would contribute 306/365ths of its premium to calendar/accident year 2021 and 59/365ths to calendar/accident year 2022. The earned vehicle count and earned premium will not be the same as Annual Statement calendar year earned figures because of the different assignment method stated under the written premiums.

Number of Claims - The total reported claim count over all claims with accident date within the calendar period under consideration. Claims are separately counted by each insurer by Kind of Loss within coverage for each occurrence (accident). For example, in New Brunswick under Bodily Injury and Property Damage coverage a particular accident resulting in injury to an occupant (1) of the insured vehicle (Kind of Loss "05") as well as damage to the insured car (1) (Kind of Loss "12") and injuries to three occupants of another car (1) (Kind of Loss "06") would contribute a count of 3 Bodily Injury and Property Damage claims by the vehicle's insurer. (Refer to Kind of Loss codes in the Statistical Plan for details of the coding).

Claims and Adjustment Expenses Incurred - The total over all claims with accident dates in the calendar period under consideration of dollar amounts of claims paid (including any partial payments), costs of servicing claims, and case reserves for claims which have not been closed (whether or not any partial payments have been made). These amounts have been developed to their expected ultimate values and have been loaded for unallocated loss adjustment expenses. For discussion of development factors and other factors applied to claims amounts, refer to the Factors Section.

Claim Frequency Per 100 Earned vehicles - Represents the number of claims incurred for every 100 car-years exposed. It is the ratio of Number of Claims to Number of Earned Vehicles expressed as a percentage.

The following should be noted with regard to frequencies for physical damage coverages when the experience is exhibited on a combined deductible basis. Changes in the policyholders' selection of the deductible amount payable by them in the event of loss will have an effect on the number of insurance claims. For example, if deductibles purchased now are higher than was previously the case, a number of smaller claims will not be made. For this reason, comparisons of such accident year frequencies (and

average costs per claim) are not as significant as comparisons made for other coverages or for physical damage coverages at fixed deductibles.

Average Cost Per Claim - The average amount paid and to be paid per claim for claims and loss adjustment expenses combined across all claims reported. It is the ratio of Claims and Adjustment Expenses Incurred to Number of Claims.

Average Earned Premium - The average amount of earned premium per earned vehicle across all policies. It is the ratio of Earned Premium to Number of Earned Vehicles.

Claim Cost Per Earned Vehicle - The average amount paid and to be paid per earned vehicle across all policies. It is the ratio of Claims and Adjustment Expenses Incurred to Number of Earned Vehicles.

Earned Incurred Loss Ratio - The actual percentages of total earned premiums which will be used to pay claims and adjustment expenses. It is the ratio of Claims and Adjustment Expenses Incurred to Earned Premium expressed as a percentage.

Only those expenses associated with servicing policyholders' claims are included in these ratios. All other automobile insurance company operating expenses (which include Provincial and Federal taxes, marketing costs and general administration expenses) are excluded, except for the Atlantic Provinces' Health Levies.

General

On April 1, 2006, the General Insurance Statistical Agency (GISA) is appointed as the statistical agent by participating insurance regulatory authorities to provide governance, accountability and oversight of the mandated statistical plans[2].

As the statistical agent, GISA:

- promotes the timeliness of statistical data collection, analysis and reporting mechanisms;
- acts on behalf of the participating insurance regulators to coordinate and harmonize the statistical data filing requirements for insurers regarding the experience of their business in such jurisdictions; and
- promotes the quality and value of statistical data generated by licensed insurers.

GISA has entered into a service agreement with IBM, the "GISA Statistical Service Provider" (GISA SSP) to provide statistical plan services including data reporting, collection, compilation, and quality assurance.

Need for Statistical Data

The major purpose for the collection of automobile experience data is to provide premium and claim information to be used to justify, develop and support fair rates. As a result, statistical data supports the following public policy objectives:

- Monitoring the adequacy of rates to ensure that they are adequate and not excessive or unfairly discriminatory;

- Monitoring the adequacy of market structure and performance and taking steps, if necessary, to restore competition or remedy the problems caused by market instability; and

- Informed pricing decisions are based on aggregate industry experience.

Reporting Basis for Annual Statistical Exhibits

Automobile insurance experience is published in a series of exhibits which are compiled from data that has been collected from all licensed automobile insurers by GISA and contains experience from all participating jurisdictions.

The GISA SSP uses the statistical data reported and prepares the exhibits on behalf of GISA on an *Accident Year basis,* which matches premiums earned during a 12-month period with claims incurred resulting from accidents that occurred during that same period.

1 Alberta, New Brunswick, Newfoundland & Labrador, Nova Scotia, Ontario, Prince Edward Island, Northwest Territories, Nunavut and Yukon

2 Automobile Statistical Plan (ASP) and Ontario Commercial Liability Statistical Plan (CLSP – Stopped as of December 2022)

EXHIBIT CONTENT DEFINITIONS AND CSV FILE RECORD LAYOUT

All users are advised to review this Introduction in detail to obtain a full understanding of the contents of these exhibits. It provides advisory notes to users, descriptions of exhibit contents, factor information, as well as other relevant information.

Representatives from participating reporting companies and Regulators can access all of the published industry exhibits and companion data files through the online GISA Exhibit eLibrary via the GISA Portal. In addition, several of the High Level exhibits will be available on the GISA website, www.gisa.ca.

All published Exhibits are accompanied by electronic CSV files. The Exhibit content definitions and the CSV file record layout are contained in product, AUTO0302-CW, available in the GISA eLibrary or can be ordered through the GISA website, www.gisa.ca

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux 38

Données manquantes à la date limite 39

Remarques à l'intention des utilisateurs – Tous les Provinces d'Atlantique 40

Nouveau Brunswick –Remarques 43
Cotisation des soins de santé 44
Coefficients d'évolution
Voitures de tourisme sauf les véhicules d'exploitation agricole 46
Véhicules utilitaires 47
Coefficients de frais de rajustement des sinistres non imputés 48

Terre-Neuve-et-Labrador –Remarques 49
Cotisation des soins de santé 49
Coefficients d'évolution
Voitures de tourisme sauf les véhicules d'exploitation agricole 52
Véhicules utilitaires 53
Coefficients de frais de rajustement des sinistres non imputés 54

Nouvelle-Écosse –Remarques 55
Cotisation des soins de santé 56
Coefficients d'évolution
Voitures de tourisme sauf les véhicules d'exploitation agricole 58
Véhicules utilitaires 59
Coefficients de frais de rajustement des sinistres non imputés 60

Ile-du-Prince-Edouard –Remarques 61
Cotisation des soins de santé 62
Coefficients d'évolution
Voitures de tourisme sauf les véhicules d'exploitation agricole 65
Véhicules utilitaires 66
Coefficients de frais de rajustement des sinistres non imputés 67

Résultats présentés
Garanties 68
En-têtes de colonnes 70

Vue d'ensemble 72

Définitions explicatives des tableaux et format d'enrenseignements des fichiers CSV 74

LISTES DES TABLEAUX

Pour les données de fin d'année 2025, l'ASAG a mandaté la publication des six tableaux standards suivants.

1. Évolution des sinistres
2. Rapport sinistres-primes réel
3. Territoires statistiques y compris d'importants sinistres en responsabilité civile
4. Catégories de véhicules y compris d'importants sinistres en responsabilité civile
5. Répartition des sinistres en fonction de leur taille
6. Rapport sur les sinistres catastrophiques

Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements au sujet de ces tableaux sur le site Web de l'ASAG au www.gisa.ca

DONNÉES MANQUANTES À LA DATE LIMITE

Le 14 mars 2026 avait été choisi comme date limite pour soumettre les données de 2025 aux fins des tableaux. À cette date, il y avait toutefois des données non corrigées. Voici les totaux approximatifs (non pondérés) pour les provinces de l'Atlantique qui proviennent des déclarations de 2025 :

	(000 $)
Primes souscrites :	5,860
Sinistres et frais réglés :	6,355
Sinistres et frais non réglés en date du 31 décembre :	17,624

En plus des données ci-dessus, un petit nombre de données non corrigées des déclarations des années précédentes demeurent inscrites. Ces données n'ont pas de conséquences importantes sur les tableaux.

Il faut également prendre note que les données manquantes affectent les tableaux de Rapport sinistres-primes réel et en partie les autres tableaux.

a) La vérification des données, ainsi que des vérifications de la validité et de la vraisemblance ont été effectuées ce qui a entraîné l'exclusion de certaines données dans des catégories spécifiques afin d'améliorer l'intégrité des tableaux.

b) On observe une diminution significative du nombre de sinistres et du montant des sinistres pour les semestres d'accident 2020 et 2021. La plupart des garanties ont été affectée et cela est dû à la pandémie de la COVID-19. Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lors de l'utilisation de ces données.

c) À compter du 1 juillet 2019, le PSA a révisé la définition du genre d'activité 3 – Parc automobile tarifé de manière globale. En conséquence, un certain nombre de sociétés qui ont précédemment déclaré le genre d'activité 4 – parcs automobiles tarifés individuellement déclarent désormais ces données comme genre d'activité 3. Cela a entraîné un changement dans risques souscrits et des primes souscrites à partir de l'année de survenance 2019-2. Cela est particulièrement évident pour les catégorie Véhicules utilitaires. Les utilisateurs doivent prendre note de ce changement et faire preuve de prudence lorsqu'ils utilisent ces données.

d) Pour Voitures de tourisme sauf les véhicules d'exploitation agricole, un important assureur a solidifié sa pratique de constitution de provisions pour le genre de sinistre Blessures corporelles à compter de l'année d'accident 2017-2, ce qui s'est traduit par des montants de provisions plus élevés que d'habitude sur la dernière diagonale du triangle Montant des blessures corporelles à partir du semestre 2017-2.

e) Pour Voitures de tourisme sauf les véhicules d'exploitation agricole, un important assureur a confirmé avoir modifié sa façon de régler les sinistres pour les réclamations de blessures corporelles, ce qui s'est traduit par un nombre plus élevé que l'historique de règlement des sinistres sur la dernière diagonale des triangles du nombre et du montant des sinistres au chapitre des blessures corporelles à partir du semestre 2017-1.

f) Pour Voitures de tourisme sauf les véhicules d'exploitation agricole et Véhicules utilitaires, Il y a une augmentation du nombre et du montant des sinistres encourus pour les dommages matériels, y compris les garanties Indemnisation directe, Collision, Sans collision ni versement et Tous risques depuis au semestre 2015-1. On présume que c'est attribuable aux événements météorologiques extrêmes.

g) Ce tableau est publié par année de survenance, qui est définie comme des sinistres résultant d'incidents survenus au cours de l'année civile de janvier à décembre pour chacune des années indiquées.

h) Les coefficients de matérialisation ont été imputés aux nombres de sinistres et aux montants de sinistres pour faire des projections au niveau final estimé. Dans le but de produire des tableaux pondérés, sauf indication contraire, les coefficients de matérialisation des sinistres subis et les coefficients de matérialisation des réclamations subies ont été basés sur le *« **Rapport des coefficients de matérialisation des sinistres subis portant sur les coefficients du nombre et du montant des sinistres subis pour l'ensemble de l'industrie de l'assurance automobile dans les provinces de l'Atlantique pour la catégorie des voitures de***

***tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole) et Véhicules utilitaires à compter de la date d'évaluation du 31 décembre 2025**» préparés par l'actuaire-conseil de l'ASAG (Ernst & Young, s.r.l), tel que publié dans le tableau **AUTO0002-ATL et AUTO0003-ATL**. Un résumé des coefficients de matérialisation sélectionnés est fourni dans les pages à cet effet.

Les données sous-jacentes qui ont servies à établir ces coefficients sont les données brutes des triangles de matérialisation du montant des sinistres subis et du nombre de sinistres subis par semestre de survenance et intervalles semestriels à l'égard de chacune des catégories et en fonction de la garantie et du genre de sinistre pour les semestres de survenance **2011-1 à 2025-2** inclusivement, provenant du tableau sur la matérialisation des sinistres, pour les provinces de l'Atlantique.

Le tableau ci-dessous fait état de l'imputation des coefficients d'évolution des sinistres à toutes les catégories de véhicules:

Catégorie de véhicules	Coefficient de matérialisation
a. Voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole)	Voitures de tourisme
b. Véhicules utilitaires	Véhicule Utilitaires
c. Véhicules d'exploitation agricole, Motoneiges, Voitures anciennes et caravanes motorisées	Voitures de tourisme
d. Tous les autres genres de véhicules	Véhicule Utilitaires

Les coefficients d'évolution des Catégories de véhicules a. et b. ci-dessus proviennent des données sous-jacentes à chacune de ces catégories. Ils sont appliqués à tous les autres genres de véhicules - c'est-à-dire les catégories c. et d. - à cause du nombre limité de données relatives à ceux-ci, d'où la variabilité des coefficients de matérialisation des sinistres tirés des résultats relatifs à ces véhicules.

i) Les ajustements apportés à la fréquence des sinistres reposent sur les coefficients de matérialisation des sinistres, les frais de rajustement des sinistres non imputés (FRSNI) et la cotisation aux soins de santé des provinces de l'Atlantique. Les coefficients pour les FRSNI et la cotisation aux soins de santé sont fournis dans la page à cet effet.

j) Les montants des sinistres présentés n'ont pas été ajustés pour tenir compte des autres frais engagés par les compagnies d'assurance, tels que les commissions, les taxes sur les primes (le cas échéant), et les frais généraux. Aucun coefficient de tendance n'a été appliqué à la fréquence des sinistres en vue d'effectuer des prévisions par rapport à des périodes correspondantes futures.

k) Il faut noter que les montants des réserves pour les prestations d'invalidité au titre de la garantie Indemnités d'accident peuvent souvent être déclarés sur une base actualisée et que certaines réclamations pour blessures corporelles et perte de revenu en cas d'invalidité peuvent faire l'objet d'un règlement échelonné, auquel cas les réserves sont normalement déclarées sur une base actualisée.

l) Tous les rapports dérivés des montants des sinistres (c.-à-d. les rapports sinistres-primes, le coût des sinistres par véhicule assuré et le coût moyen des sinistres) ne sont pas actualisés en fonction de leur valeur dans le temps, mais sont déclarés tels quels et dotés d'un coefficient.

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS – NOUVEAU-BRUNSWICK

1. Réformes législatives

a) À partir des tableaux de fin d'année 2013, l'ASAG a autorisé que les résultats de la responsabilité civile du Nouveau-Brunswick soient présentés en fonction des sous-garanties, par exemple : blessures corporelles, dommages matériels et indemnisation directe. Par conséquent, le processus d'imputation des coefficients de matérialisation des sinistres (aux nombres et aux montants des sinistres subis) et les coefficients pour la cotisation des soins de santé (aux montants de sinistres subis) a été révisé.

Les coefficients de matérialisation des sinistres ont été calculés pour chaque sous-garantie et imputés au niveau de la sous-garantie. Les montants pour la cotisation des soins de santé pour la responsabilité civile ont été calculés en multipliant le coefficient de pourcentage de la cotisation des soins de santé par le total des primes acquises pour la responsabilité civile et en ajoutant ce montant aux montants de sinistres subis à l'égard des blessures corporelles seulement.

Nous avisons les utilisateurs de prendre note de ce changement dans l'imputation des coefficients et leur suggérons de faire preuve de prudence lorsqu'ils examinent ces données.

2013

b) Le Nouveau-Brunswick a promulgué le Règlement 2013-37 en date du 7 mai 2013, pour les accidents survenus le 1er juillet 2013 ou après, en redéfinissant le terme « blessures personnelles mineures » et augmente le montant maximal recouvrable au titre des dommages-intérêts pour perte non monétaire du plaignant visant toutes les blessures personnelles mineures (selon la définition prévue par le Règlement) à 7 500 $. Le Règlement établit également un processus pour l'indexation annuelle du plafond monétaire pour tenir compte de l'inflation.

2003

c) En 2003, le Nouveau-Brunswick a promulgué une loi modifiant le produit d'assurance automobile. Les sinistres en responsabilité délictuelle pour blessures corporelles survenus le 1er juillet 2003 ou après, sont assujettis à un plafond pour perte non monétaire de 2 500 $ dans les cas de blessures mineures (telles que définies). On s'attend à ce que cette modification affecte la gravité et peut-être aussi la fréquence des sinistres à l'égard de la sous-garantie RC – blessures corporelles et de la garantie des automobilistes non assurés. Elle peut aussi affecter les profils de développement des sinistres pour les sinistres futurs (et peut-être certains sinistres récents) pour les garanties précitées (et possiblement d'autres garanties). Veuillez tenir compte de ces possibilités lorsque vous analysez les données.

2. Modifications à la TVH

2016

Le Nouveau-Brunswick a augmenté son taux de taxe de vente harmonisée de 13 % à 15 % pour les transactions effectuées à partir du 1er juillet 2016.

Ce changement devrait entraîner une hausse mineure « rétrospective » de certains sinistres finaux relativement à la proportion des montants impayés pour les sinistres survenus avant chaque date d'effet. Aucun ajustement spécial n'a été effectué dans l'analyse de la matérialisation des sinistres suite à ce changement.

3. Cotisation des soins de santé

Le Nouveau-Brunswick a adopté une loi qui impose une cotisation par véhicule pour couvrir certains frais d'hospitalisation dans la province. En vertu de cette loi, le ministre de la Santé ne dispose d'aucun droit de subrogation contre les parties responsables qui sont assurées par des polices d'assurance en responsabilité civile. Au lieu de la subrogation, le ministre impose une cotisation à être payée par chaque assureur automobile quant à chaque véhicule assuré par lui dans la province.

Le Nouveau-Brunswick impose une cotisation en pourcentage du total des primes acquises pour la responsabilité civile et indemnités d'accident pour toutes les catégories de véhicules.

Voici les dates d'effet et les montants de cotisation:

Date d'effet	% des primes
1 janvier 2025	8,99 %*
1 janvier 2024	8,92 %*
1 janvier 2023	8,85 %
1 janvier 2022	8,21 %
1 janvier 2021	8,56 %

*Estimation

4. Coefficients de matérialisation

Généralement, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, dans le cas de chaque sous-garantie et par province, des coefficients période sur période ont été choisis comme moyenne arithmétique des **six coefficients les plus récents** utilisant les données propres à chacune des provinces de l'Atlantique, à l'exception du premier coefficient dont la fluctuation saisonnière est souvent évidente, pour lequel la moyenne des trois coefficients les plus récents relatifs au même semestre a été utilisée à la place. Les coefficients finals ont quelquefois été modifiés en faisant appel au jugement, spécialement pour les plus récents facteurs et ceux à retardement. Lorsque le volume des réclamations était particulièrement minime, les facteurs provinciaux étaient choisis comme ceux basés sur l'analyse de l'ensemble des résultats des quatre provinces.

Des coefficients cumulatifs de durée-à-la-limite au niveau de la garantie entière ont été obtenus en pondérant leurs analogues au niveau des sous-garanties, en faisant appel aux pondérations correspondantes des sinistres survenus à ce jour, séparément pour chacune des quatre provinces de l'Atlantique.

En règle générale, il ne faut pas s'étonner de constater année après année, à l'égard de chaque année de survenance récente, un changement important dans le montant final des sinistres reliés aux sous-garanties à retardement, dès la première fois qu'ils apparaissent dans un tableau (c.-à-d. au niveau de 12 mois de matérialisation) jusqu'à environ la quatrième fois où ils figurent au tableau (c.-à-d. au niveau de 48 mois de matérialisation).

Pour les voitures de tourisme, les coefficients des montants de sinistres subis, ainsi que les montants de sinistres ultimes qui en découlent, pour les dernières années et particulièrement pour la période 2013-2 et les suivantes, comportent un degré d'incertitude encore plus élevé que d'habitude pour les garanties à déroulement longue, surtout pour les sous-garanties responsabilité civile – blessures corporelles, automobiliste non assuré et automobiliste sous-assuré, et peut-être aussi pour les sous-garanties indemnités d'accident – frais médicaux/réadaptation et indemnités d'accident – prestations d'invalidité.

Les coefficients estimés pour ces périodes sont donc très incertains, puisque les valeurs ultimes qui en sont dérivées le sont également, en partie parce que les mesures de réforme pourraient entraîner un changement important dans les tendances historiques de développement des montants de sinistres payés et des montants de sinistres subis par dossier. La fréquence et/ou la gravité ultimes de ces sous-garanties, pour les semestres de survenance récents antérieurs comportant encore des sinistres ouverts à la date de mise en œuvre de la réforme des produits, pourraient aussi être touchées, mais dans une moindre mesure.

Les coefficients du nombre et du montant de sinistres subis, et le nombre et le montant des sinistres finaux dérivés, pour les périodes plus récentes font l'objet d'un degré plus élevé d'incertitude que d'habitude. Cette incertitude provient de plusieurs sources, y compris :

- Un important assureur a confirmé avoir modifié sa façon de régler les sinistres pour les réclamations de blessures corporelles, ce qui s'est traduit par un nombre plus élevé que l'historique de règlement des sinistres sur la dernière diagonale des triangles du nombre et du montant des sinistres au chapitre des blessures corporelles à partir du semestre 2017-1.

- Un important assureur a solidifié sa pratique de constitution de provisions pour le genre de sinistre blessures corporelles à compter de l'année d'accident 2017-2, ce qui s'est traduit par des montants de provisions plus élevés que d'habitude sur la dernière diagonale du triangle Montant des blessures corporelles à partir du semestre 2017-2.

- On observe une diminution significative du nombre de sinistres et du montant des sinistres pour les semestres d'accident 2020-1, 2020-2, 2021-1 et 2021-2. La plupart des garanties ont été affectée et cela est dû à la pandémie de la COVID-19. Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lors de l'utilisation de ces données.

- **Un important assureur éprouve des problèmes dans la déclaration du nombre de sinistres, de sorte que le nombre de sinistres est SOUS-ESTIMÉ pour la plupart des garanties pour les semestres 2025-1 et 2025-2.**

NOUVEAU-BRUNSWICK
VOITURES DE TOURISME, SAUF LES VEHICULES D'EXPLOITATION AGRICOLE
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér. d'acc.	D.C.	D.M.	I.D.	R.C.	Ind. acc.	Auto non assur.	Auto sous-assur.	Coll.	Tous risques	Sans coll. vers.	Risques spéc.
					Montant des sinistres encourus						
20211	1,1610	1,0070	1,0000	1,1010	1,0700	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,2270	1,0060	1,0000	1,1320	1,1060	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,2820	1,0050	1,0000	1,1590	1,1180	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,3820	1,0040	1,0000	1,2080	1,1020	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,5040	1,0110	1,0000	1,2320	1,1830	1,1000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,7090	1,0650	1,0000	1,3720	1,3110	1,1720	1,2970	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,9430	1,1420	1,0000	1,4290	1,3760	1,3360	1,5210	1,0000	1,0050	1,0000	1,0000
20242	2,3200	1,2610	1,0010	1,6070	1,5540	1,6180	2,1100	1,0000	1,0040	1,0020	1,0020
20251	2,7750	1,4350	1,0040	1,5860	1,5860	2,0560	2,8950	0,9920	1,0020	1,0060	0,9970
20252	5,0010	1,6670	1,0750	2,1800	1,4000	3,4890	4,6960	1,0220	1,0460	1,0690	0,9950
					Nombre de sinistres encourus						
20211	0,9930	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	0,9910	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	0,9880	1,0000	1,0000	0,9990	1,0020	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,9850	1,0000	1,0000	0,9990	1,0100	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	0,9860	1,0000	1,0000	0,9990	1,0200	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	0,9860	1,0000	1,0000	0,9990	1,0340	0,9820	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,0090	1,0220	1,0000	1,0020	1,0530	1,0180	1,0030	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,0450	1,0680	1,0000	1,0070	1,0650	1,0540	1,1300	0,9990	1,0000	1,0030	1,0000
20251	1,0890	1,1220	1,0020	1,0140	1,0660	1,1050	1,2660	0,9950	1,0020	1,0130	1,0060
20252	1,3460	0,9480	1,0710	1,0870	0,9590	1,4900	1,5850	0,9920	1,0570	1,1340	1,0100
					Montant des sinistres encourus						
2021	1,1950	1,0060	1,0000	1,1180	1,0900	1,0090	1,0040	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,3340	1,0040	1,0000	1,1850	1,1100	1,0340	1,0460	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,6240	1,0400	1,0000	1,3100	1,2550	1,1420	1,2520	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	2,1440	1,1920	1,0010	1,5230	1,4740	1,4680	1,7440	1,0000	1,0040	1,0010	1,0010
2025	3,8210	1,5380	1,0410	1,8860	1,4800	2,6610	3,2930	1,0080	1,0240	1,0420	0,9960
					Nombre de sinistres encourus						
2021	0,9920	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9800	0,8350	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	0,9860	1,0000	1,0000	0,9990	1,0070	0,9770	0,8200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	0,9860	1,0000	1,0000	0,9990	1,0280	0,9790	0,8470	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,0280	1,0450	1,0000	1,0050	1,0600	1,0370	1,0610	0,9990	1,0000	1,0020	1,0000
2025	1,2200	1,0380	1,0380	1,0510	1,0030	1,2760	1,3790	0,9930	1,0290	1,0730	1,0090

NOUVEAU-BRUNSWICK
VEHICULES UTILITAIRES
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér, d'acc,	D,C,	D,M,	I,D,	R,C,	Ind, acc,	Auto, Non assur,	Auto sous-assur,	Coll,	Tous risques	Sans coll, Vers,	Risques spéc,
Montant des sinistres encourus											
20211	1,1420	1,0000	1,0000	1,0540	1,0010	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,1690	1,0000	1,0000	1,1130	1,0070	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,1710	1,0000	1,0000	1,1140	0,9750	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,2310	1,0000	1,0000	1,1180	1,0880	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,2950	1,0000	1,0000	1,1050	1,1890	1,1000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,4410	1,0000	1,0000	1,2410	1,3000	1,1720	1,2970	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,6210	0,9820	1,0000	1,2760	1,6620	1,3360	1,5210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,9740	0,9700	0,9960	1,4340	1,5180	1,6180	2,1100	0,9940	1,0010	1,0020	1,0000
20251	2,4420	0,9430	0,9970	1,6100	1,6000	2,0560	2,8950	0,9960	1,0110	1,0020	1,0390
20252	3,7170	1,2160	1,1980	1,9290	1,3910	3,4890	4,6960	1,1700	1,2170	1,0870	1,1190
Nombre de sinistres encourus											
20211	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,9990	1,0000	1,0000	1,0000	1,0030	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0040	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,0040	1,0000	1,0000	1,0010	0,9970	0,9820	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,0410	0,9620	1,0000	1,0020	1,0060	1,0180	1,0030	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,0470	0,9470	0,9950	0,9990	0,9840	1,0540	1,1300	0,9850	0,9990	1,0000	1,0000
20251	1,0820	0,9040	0,9860	0,9950	0,9710	1,1050	1,2660	0,9690	0,9980	1,0060	1,0000
20252	1,2830	0,8790	1,1160	1,1150	0,8840	1,4900	1,5850	0,9720	1,0290	1,1190	1,0170
Montant des sinistres encourus											
2021	1,1610	1,0000	1,0000	1,0870	1,0040	1,0110	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1900	1,0000	1,0000	1,1150	1,0140	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,3960	1,0000	1,0000	1,1850	1,2590	1,1300	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,8150	0,9750	0,9980	1,3630	1,6090	1,4570	1,0000	0,9970	1,0000	1,0010	1,0000
2025	2,8450	1,0270	1,1030	1,7400	1,4740	3,1070	1,0000	1,0820	1,1410	1,0450	1,0620
Nombre de sinistres encourus											
2021	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9810	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0020	0,9770	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,0020	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9790	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,0440	0,9550	0,9970	1,0010	0,9960	1,0320	1,0000	0,9920	0,9990	1,0000	1,0000
2025	1,1760	0,8900	1,0470	1,0530	0,9230	1,3620	1,0000	0,9710	1,0160	1,0640	1,0110

NOUVEAU-BRUNSWICK
COEFFICIENTS DE FRAIS DE RAJUSTEMENT
DES SINISTRES NON IMPUTES

Année de survenance	Coefficient FRSNI
2021	1,1423
2022	1,1154
2023	1,1154
2024	1,0896
2025	**1,0816***

Les coefficients FRSNI de 2021 à 2022 ont été sélectionnés à partir des rapports FRSNI dérivés des déclarations des sociétés, tel que requis par l'ASAG, de 2021 à 2022 pour les renseignements financiers (RF),

***L'examen des informations relatives au FRSNI 2023 a révélé des anomalies chez de nombreux assureurs, On pense qu'il s'agit du résultat de changements dans les rapports coïncidant avec la transition vers les normes internationales d'information financière (NIIF/IFRS 17), Compte tenu du nombre d'assureurs concernés, il a été décidé d'utiliser le coefficient FRSNI de l'année précédente, 2022, pour l'année 2023,**

Le coefficient FRSNI 2024 et 2025 ont été sélectionné à partir des rapports FRSNI issus des informations financières (IF) 2024 et 2025 fournies par les compagnies conformément aux exigences de l'ASAG, avec quelques ajustements,

Dans le cadre de la transition vers NIIF/IFRS 17, les Provisions pour sinistres survenus non réglés (PSRN) ne sont plus classés entre les activités directes et les activités assumées, Ce changement a nécessité l'utilisation d'une hypothèse pour estimer la part directe des frais de services d'assurance, En outre, la mise à jour des méthodes de répartition des dépenses des compagnies a contribué à des différences dans les ratios FRSNI entre les périodes antérieures et postérieures à NIIF/IFRS 17,

Les coefficients sont établis par province et correspondent à un, plus le rapport des frais internes de rajustement des sinistres encourus de l'année civile sur les sinistres encourus directs de l'année civile, à l'exception des montants relatifs à la cotisation des soins de santé et des frais internes de rajustement des sinistres,

1. Réformes législatives

a) Le 1er janvier 2020, des modifications à la Loi sur l'automobile et aux règlements sont entrées en vigueur, incluant le doublement de la franchise pour les indemnités de douleur et de souffrance à 5 000 $, ainsi que l'exigence que les personnes subissant une blessure corporelle puissent demander une couverture d'indemnités d'accident lorsque ces prestations sont disponibles. L'indemnisation directe pour dommages matériels (DCPD) a également été mise en place, parmi d'autres changements introduits

b) Le 1er janvier 2021, le PSA de Terre-Neuve-et-Labrador a été modifié pour saisir les nouveaux codes Garantie et Genre de sinistres afin de tenir compte de la distinction entre Responsabilité BC/DM et l'Indemnisation directe - dommages matériels.

d) **À partir des tableaux de fin d'année 2025, l'ASAG a autorisé la publication des résultats pour la responsabilité civile de Terre-Neuve-et-Labrador en fonction des sous-garanties, à savoir, dommages corporels, dommages matériels et indemnisation directe dommages matériels, Par conséquent, le processus d'imputation des coefficients de matérialisation des sinistres (aux nombres de sinistres subis et aux montants des sinistres) et les coefficients d'impôt-santé (aux montants de sinistres subis) ont été révisés,**

Les coefficients de matérialisation des sinistres ont été calculés pour chacune des sous-garanties et imputés au niveau de la sous-garantie,

Les montants de la cotisation des soins de santé pour la responsabilité civile ont été calculés en multipliant la cotisation des soins de santé par véhicule aux véhicule acquises totales pour la responsabilité civile et en ajoutant ce montant aux montants de sinistres subis à l'égard des blessures corporelles seulement,

Les données globales pour les années d'accident 2021 à l'égard des dommages corporels (code de garantie 10) et des dommages matériels (code de garantie 11) et de l'indemnisation directe (codes de garantie 12 et 19) ne correspondront pas aux totaux de la garantie responsabilité civile en raison d'un changement dans la déclaration des primes. Avant le 1er janvier 2021, les primes au titre de la garantie responsabilité civile étaient déclarées sous un code de garantie combinée (code de garantie 62). Ces enregistrements ne pouvaient pas être répartis au niveau des sous-garanties (par ex., dommages corporels, dommages matériels et indemnisation directe), ce qui entraînait des différences lorsqu'ils étaient comparés au niveau de la garantie combinée.

Nous avisons les utilisateurs de prendre note de ce changement dans l'imputation des coefficients et leur suggérons de faire preuve de prudence lorsqu'ils examinent ces données.

2. Modifications à la TVH

Aucune

3. Cotisation des soins de santé

Terre-Neuve-et-Labrador a adopté une loi qui impose une cotisation par véhicule pour couvrir certains frais d'hospitalisation dans la province, En vertu de cette loi, le ministre de la Santé ne

dispose d'aucun droit de subrogation contre les parties responsables qui sont assurées par des polices d'assurance en responsabilité civile, Au lieu de la subrogation, le ministre impose une cotisation à être payée par chaque assureur automobile quant à chaque véhicule assuré par lui dans la province, Voici les dates d'effet et les montants de cotisation:

Date d'effet	Cotisation par véhicule
1 janvier 2025	32,95 $*
1 janvier 2024	32,64 $
1 janvier 2023	32,25 $
1 janvier 2022	27,60 $
1 janvier 2021	25,06 $

*Estimation

Les cotisations par véhicule sont multipliées par le nombre de véhicules acquis et les produits s'ajoutent aux sinistres pondérés correspondants pour les catégories suivantes de véhicules :

Voitures de tourisme sauf exploitants agricoles
Exploitants agricoles
Véhicules utilitaires
Motoneiges
Motocyclettes
Véhicules tout-terrain

4. Coefficients de matérialisation

Généralement, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, dans le cas de chaque sous-garantie et par province, des coefficients période sur période ont été choisis comme moyenne arithmétique des **six coefficients les plus récents** utilisant les données propres à chacune des provinces de l'Atlantique, à l'exception du premier coefficient dont la fluctuation saisonnière est souvent évidente, pour lequel la moyenne des trois coefficients les plus récents relatifs au même semestre a été utilisée à la place, Les coefficients finals ont quelquefois été modifiés en faisant appel au jugement, spécialement pour les plus récents facteurs et ceux à retardement, Lorsque le volume des réclamations était particulièrement minime, les facteurs provinciaux étaient choisis comme ceux basés sur l'analyse de l'ensemble des résultats des quatre provinces,

Des coefficients cumulatifs de durée-à-la-limite au niveau de la garantie entière ont été obtenus en pondérant leurs analogues au niveau des sous-garanties, en faisant appel aux pondérations correspondantes des sinistres survenus à ce jour, séparément pour chacune des quatre provinces de l'Atlantique,

En règle générale, il ne faut pas s'étonner de constater année après année, à l'égard de chaque année de survenance récente, un changement important dans le montant final des sinistres reliés aux sous-garanties à retardement, dès la première fois qu'ils apparaissent dans un tableau (c,-à-d, au niveau de 12 mois de matérialisation) jusqu'à environ la quatrième fois où ils figurent au tableau (c,-à-d, au niveau de 48 mois de matérialisation),

Dans le cas des voitures de tourisme, les coefficients des montants de sinistres survenus et les montants ultimes dérivés de sinistres, quant à plusieurs années écoulées et plus particulièrement pour 2003, et les années subséquentes sont soumis à un degré d'incertitude plus élevé que d'habitude, quant aux garanties à retardement, en particulier les blessures corporelles de tiers, En plus de l'incidence des récentes réformes en matière de responsabilité délictuelle

Pour les voitures de tourisme, les coefficients des montants de sinistres subis, ainsi que les montants de sinistres ultimes qui en découlent, pour les dernières années et particulièrement pour la période 2020-1 et les suivantes, comportent un degré d'incertitude encore plus élevé que d'habitude pour les garanties à déroulement longue, surtout pour les sous-garanties responsabilité civile – blessures corporelles, automobiliste non assuré et automobiliste sous-assuré, et peut-être aussi pour les sous-garanties indemnités d'accident – frais médicaux/réadaptation et indemnités d'accident – prestations d'invalidité.

Les coefficients estimés pour ces périodes sont donc très incertains, puisque les valeurs ultimes qui en sont dérivées le sont également, en partie parce que les mesures de réforme pourraient entraîner un changement important dans les tendances historiques de développement des montants de sinistres payés et des montants de sinistres subis par dossier. La fréquence et/ou la gravité ultimes de ces sous-garanties, pour les semestres de survenance récents antérieurs comportant encore des sinistres ouverts à la date de mise en œuvre de la réforme des produits, pourraient aussi être touchées, mais dans une moindre mesure.

Les coefficients du nombre et du montant de sinistres subis, et le nombre et le montant des sinistres finaux dérivés, pour les périodes plus récentes font l'objet d'un degré plus élevé d'incertitude que d'habitude, Cette incertitude provient de plusieurs sources, y compris :

- Un important assureur a confirmé avoir modifié sa façon de régler les sinistres pour les réclamations de blessures corporelles, ce qui s'est traduit par un nombre plus élevé que l'historique de règlement des sinistres sur la dernière diagonale des triangles du nombre et du montant des sinistres au chapitre des blessures corporelles à partir du semestre 2017-1,

- Un important assureur a solidifié sa pratique de constitution de provisions pour le genre de sinistre blessures corporelles à compter de l'année d'accident 2017-2, ce qui s'est traduit par des montants de provisions plus élevés que d'habitude sur la dernière diagonale du triangle Montant des blessures corporelles,

- On observe une diminution significative du nombre de sinistres et du montant des sinistres pour les semestres d'accident 2020-1, 2020-2 2021-1 et 2021-2, La plupart des garanties ont été affectée et cela est dû à la pandémie de la COVID-19, Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lors de l'utilisation de ces données,

- **Un important assureur éprouve des problèmes dans la déclaration du nombre de sinistres, de sorte que le nombre de sinistres est SOUS-ESTIMÉ pour la plupart des garanties pour les semestres 2025-1 et 2025-2.**

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR
VOITURES DE TOURISME, SAUF LES VEHICULES D'EXPLOITATION AGRICOLE
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér, d'acc,	D,C,	D,M,	I,D,	R,C,	Ind, acc,	Auto non assur,	Auto sous-assur,	Coll,	Tous risques	Sans coll, vers,
Montant des sinistres encourus										
20211	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0140	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0160	1,0000	1,0000	1,0120	1,0140	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0490	1,0000	1,0000	1,0350	1,0080	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,0790	1,0000	1,0000	1,0560	1,0180	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,1140	0,9880	1,0000	1,0790	1,0260	1,1000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,1750	0,9850	1,0000	1,1180	1,0300	1,1720	1,2970	1,0000	1,0010	1,0000
20241	1,3030	1,0370	1,0000	1,1880	1,0330	1,3360	1,5210	0,9990	1,0030	1,0010
20242	1,4790	1,0920	1,0000	1,2860	1,0980	1,6180	2,1100	0,9970	1,0020	1,0030
20251	1,7380	1,3530	1,0020	1,4090	1,1210	2,0560	2,8950	0,9870	1,0080	1,0090
20252	2,9460	1,1270	1,1330	1,9040	1,1680	3,4890	4,6960	1,0220	1,0340	1,1560
Nombre de inistres encourus										
20211	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0040	1,0000	1,0000	1,0010	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0050	1,0000	1,0000	1,0010	0,9990	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,0040	1,0000	1,0000	1,0010	0,9980	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,0060	1,0000	1,0000	1,0010	0,9990	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,0070	1,0000	1,0000	1,0010	0,9920	0,9820	0,8600	1,0000	1,0010	1,0000
20241	1,0110	0,9980	1,0000	1,0020	0,9850	1,0180	1,0030	0,9990	1,0020	1,0010
20242	1,0180	0,9830	0,9990	1,0020	0,9820	1,0540	1,1300	0,9980	1,0010	1,0040
20251	1,0390	0,9850	1,0000	1,0060	0,9640	1,1050	1,2660	0,9910	1,0100	1,0210
20252	1,2940	0,6840	1,0550	1,0750	0,9080	1,4900	1,5850	0,9640	1,1090	1,2480
Montant des sinistres encourus										
2021	1,0100	1,0000	1,0000	1,0070	1,0140	1,0090	1,0160	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,0650	1,0000	1,0000	1,0460	1,0140	1,0260	1,0560	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,1460	0,9870	1,0000	1,0990	1,0280	1,1430	1,2520	1,0000	1,0010	1,0000
2024	1,3880	1,0620	1,0000	1,2360	1,0670	1,4800	1,9480	0,9980	1,0020	1,0020
2025	2,2070	1,2360	1,0690	1,6310	1,1470	2,6180	4,1110	1,0050	1,0210	1,0860
Nombre de sinistres encourus										
2021	1,0020	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9800	0,8350	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,0040	1,0000	1,0000	1,0010	0,9990	0,9780	0,8200	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,0070	1,0000	1,0000	1,0010	0,9950	0,9800	0,8440	1,0000	1,0010	1,0000
2024	1,0150	0,9910	0,9990	1,0020	0,9830	1,0370	1,0600	0,9990	1,0020	1,0020
2025	1,1600	0,8060	1,0280	1,0410	0,9320	1,2860	1,4520	0,9770	1,0540	1,1240

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR
VEHICULES UTILITAIRES
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér, d'acc,	D,C,	D,M,	I,D,	R,C,	Ind, acc,	Auto non assur,	Auto sous-assur,	Coll,	Tous risques	Sans coll, vers,
Montant des sinistres encourus										
20211	0,9850	1,0000	1,0000	0,9870	1,0010	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0020	1,0000	1,0000	1,0020	1,0130	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0280	1,0000	1,0000	1,0200	0,9760	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,0470	1,0000	1,0000	1,0360	1,0750	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,0830	1,0000	1,0000	1,0650	1,1010	1,1000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,1510	1,0000	1,0000	1,1090	1,1390	1,1720	1,2970	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,2400	1,0000	0,9940	1,1710	1,2610	1,3360	1,5210	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,3700	1,0440	0,9990	1,2520	1,3060	1,6180	2,1100	0,9970	1,0050	1,0000
20251	1,5260	0,9880	1,0040	1,2970	1,2600	2,0560	2,8950	0,9670	1,0060	1,0050
20252	2,4920	1,2620	1,1960	1,8220	1,5680	3,4890	4,6960	1,2510	1,1100	1,1210
Nombre de inistres encourus										
20211	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0020	1,0000	1,0000	1,0010	1,0000	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,0080	1,0000	1,0000	1,0030	1,0030	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,0170	1,0000	1,0000	1,0050	1,0050	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,0190	1,0000	1,0000	1,0050	0,9990	0,9820	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,0240	1,0070	1,0000	1,0080	1,0040	1,0180	1,0030	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,0340	1,0710	1,0040	1,0190	0,9950	1,0540	1,1300	0,9900	1,0000	1,0000
20251	1,0410	0,9800	1,0110	1,0170	0,9920	1,1050	1,2660	0,9480	1,0000	1,0130
20252	1,3670	0,8320	1,0520	1,1080	0,8840	1,4900	1,5850	0,9890	1,0280	1,2110
Montant des sinistres encourus										
2021	0,9960	1,0000	1,0000	0,9960	1,0090	1,0080	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,0350	1,0000	1,0000	1,0260	1,0280	1,0340	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,1150	1,0000	1,0000	1,0870	1,1200	1,1700	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,2970	1,0280	0,9960	1,2070	1,2850	1,3390	1,0000	0,9990	1,0030	1,0000
2025	1,9110	1,1200	1,0960	1,5260	1,4490	2,0560	4,3880	1,1070	1,0450	1,0760
Nombre de sinistres encourus										
2021	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9810	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,0050	1,0000	1,0000	1,0020	1,0010	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,0180	1,0000	1,0000	1,0050	1,0010	0,9800	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,0290	1,0520	1,0020	1,0130	0,9990	1,0360	1,0000	0,9950	1,0000	1,0000
2025	1,1940	0,8900	1,0310	1,0610	0,9250	1,1050	1,4260	0,9710	1,0130	1,1030

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR
COEFFICIENTS DE FRAIS DE RAJUSTEMENT
DES SINISTRES NON IMPUTES

Année de survenance	Coefficient FRSNI
2021	1,1554
2022	1,1182
2023	1,1182
2024	1,0907
2025	**1,0812**

Les coefficients FRSNI de 2021 à 2022 ont été sélectionnés à partir des rapports FRSNI dérivés des déclarations des sociétés, tel que requis par l'ASAG, de 2021 à 2022 pour les renseignements financiers (RF),

***L'examen des informations relatives au FRSNI 2023 a révélé des anomalies chez de nombreux assureurs, On pense qu'il s'agit du résultat de changements dans les rapports coïncidant avec la transition vers les normes internationales d'information financière (NIIF/IFRS 17), Compte tenu du nombre d'assureurs concernés, il a été décidé d'utiliser le coefficient FRSNI de l'année précédente, 2022, pour l'année 2023,**

Le coefficient FRSNI 2024 et 2025 ont été sélectionné à partir des rapports FRSNI issus des informations financières (IF) 2024 et 2025 fournies par les compagnies conformément aux exigences de l'ASAG, avec quelques ajustements,

Dans le cadre de la transition vers NIIF/IFRS 17, les Provisions pour sinistres survenus non réglés (PSRN) ne sont plus classés entre les activités directes et les activités assumées, Ce changement a nécessité l'utilisation d'une hypothèse pour estimer la part directe des frais de services d'assurance, En outre, la mise à jour des méthodes de répartition des dépenses des compagnies a contribué à des différences dans les ratios FRSNI entre les périodes antérieures et postérieures à NIIF/IFRS 17,

Les coefficients sont établis par province et correspondent à un, plus le rapport des frais internes de rajustement des sinistres encourus de l'année civile sur les sinistres encourus directs de l'année civile, à l'exception des montants relatifs à la cotisation des soins de santé et des frais internes de rajustement des sinistres,

1. Réformes législatives

2017

a) À partir des tableaux de fin d'année 2017, l'ASAG a autorisé la publication des résultats de la responsabilité civile de la Nouvelle-Écosse en fonction des sous-garanties, par exemple : blessures corporelles, dommages matériels et indemnisation directe dommages matériels, Par conséquent, le processus d'imputation des coefficients de matérialisation des sinistres (aux nombres de sinistres subis et aux montants des sinistres subis) et les coefficients de la cotisation des soins de santé (aux montants de sinistres subis) ont été révisés,

Les coefficients de matérialisation des sinistres ont été calculés pour chacune des sous-garanties et imputés au niveau de la sous-garantie,

Les montants de la cotisation des soins de santé pour la responsabilité civile ont été calculés en multipliant la cotisation des soins de santé par véhicule aux primes acquises totales pour la responsabilité civile et en ajoutant ce montant aux montants de sinistres subis à l'égard des blessures corporelles seulement,

Nous avisons les utilisateurs de prendre note du changement ci-haut mentionné et de faire preuve de prudence lorsqu'ils examinent ces données,

2013

b) Le 1er avril 2013, le PSA de la Nouvelle-Écosse a été modifié pour saisir les nouveaux codes Garantie et Genre de sinistres afin de tenir compte de la distinction entre responsabilité BC/DM et l'indemnisation directe - dommages matériels, Les données déclarées au titre des codes de garantie responsabilité civile, blessures corporelles (10), dommages matériels (11) et indemnisation directe - dommages matériels (12, 19) sont incluses dans le fichier électronique et il convient de faire preuve de prudence dans l'analyse de ces données,

2011

c) La Nouvelle-Écosse a mise en vigueur en 2011 de nouvelles réformes en ce qui a trait à l'assurance automobile, Ces réformes ont augmenté les montants payables sous le chapître B – pour la garantie indemnités d'accident comme suit : pour les réclamations survenues le ou après le 1 avril 2012; le maximum pour les frais médicaux et de réhabilitation passe de 25 000 $ à 50 000 $; le maximum pour les frais funéraires passe de 1 000 $ à 2 500 $; le maximum pour les prestations de décès passe de 10 000 $ à 25 000 $ pour le chef du ménage, conjoint du chef de ménage et passe de 2 000 $ à 5 000 $ pour chaque personne à charge; le maximum pour les indemnités hebdomadaires pour perte de revenu passe de 140 $ à 250 $; le maximum pour les dépenses hebdomadaires du premier aidant pour l'aide domestique non rémunérée passe de 70 $ à 100 $,

2. Modifications à la TVH

2010

La Nouvelle-Écosse a augmenté son taux de taxe de vente harmonisée de 13 % à 15 % pour les transactions effectuées à partir du 1er juillet 2010,

Ce changement devrait entraîner une hausse mineure « rétrospective » de certains sinistres finaux relativement à la proportion des montants impayés pour les sinistres survenus avant

chaque date d'effet, Aucun ajustement spécial n'a été effectué dans l'analyse de la matérialisation des sinistres suite à ce changement,

3. Cotisation des soins de santé

La Nouvelle-Écosse a adopté une loi qui impose une cotisation par véhicule pour couvrir certains frais d'hospitalisation dans la province, En vertu de cette loi, le ministre de la Santé ne dispose d'aucun droit de subrogation contre les parties responsables qui sont assurées par des polices d'assurance en responsabilité civile, Au lieu de la subrogation, le ministre impose une cotisation à être payée par chaque assureur automobile quant à chaque véhicule assuré par lui dans la province,

Voici les dates d'effet et les montants de cotisation:

Date d'effet	Cotisation par véhicule
1 janvier 2025	52,28 $*
1 janvier 2024	48,65 $
1 janvier 2023	43,32 $
1 janvier 2022	40,53 $
1 janvier 2021	37,09 $

*Estimation

Les cotisations par véhicule sont multipliées par le nombre de véhicules acquis et les produits s'ajoutent aux sinistres pondérés correspondants pour les catégories suivantes de véhicules :

Voitures de tourisme sauf exploitants agricoles
Exploitants agricoles
Véhicules utilitaires
Motoneiges
Motocyclettes
Véhicules tout-terrain

4. Coefficients de matérialisation

Généralement, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, dans le cas de chaque sous-garantie et par province, des coefficients période sur période ont été choisis comme moyenne arithmétique des **six coefficients les plus récents** utilisant les données propres à chacune des provinces de l'Atlantique, à l'exception du premier coefficient dont la fluctuation saisonnière est souvent évidente, pour lequel la moyenne des trois coefficients les plus récents relatifs au même semestre a été utilisée à la place, Les coefficients finals ont quelquefois été modifiés en faisant appel au jugement, spécialement pour les plus récents facteurs et ceux à retardement, Lorsque le volume des réclamations était particulièrement minime, les facteurs provinciaux étaient choisis comme ceux basés sur l'analyse de l'ensemble des résultats des quatre provinces,

Des coefficients cumulatifs de durée-à-la-limite au niveau de la garantie entière ont été obtenus en pondérant leurs analogues au niveau des sous-garanties, en faisant appel aux pondérations correspondantes des sinistres survenus à ce jour, séparément pour chacune des quatre provinces de l'Atlantique,

En règle générale, il ne faut pas s'étonner de constater année après année, à l'égard de chaque année de survenance récente, un changement important dans le montant final des sinistres reliés aux sous-garanties à retardement, dès la première fois qu'ils apparaissent dans un tableau (c,-à-d, au niveau de 12 mois de matérialisation) jusqu'à environ la quatrième fois où ils figurent au tableau (c,-à-d, au niveau de 48 mois de matérialisation),

Pour les voitures de tourisme, les coefficients des montants de sinistres subis, ainsi que les montants de sinistres ultimes qui en découlent, pour les dernières années et particulièrement pour la période 2011-1 et les suivantes, comportent un degré d'incertitude encore plus élevé que d'habitude pour les garanties à déroulement longue, surtout pour les sous-garanties responsabilité civile – blessures corporelles, automobiliste non assuré et automobiliste sous-assuré, et peut-être aussi pour les sous-garanties indemnités d'accident – frais médicaux/réadaptation et indemnités d'accident – prestations d'invalidité.

Les coefficients estimés pour ces périodes sont donc très incertains, puisque les valeurs ultimes qui en sont dérivées le sont également, en partie parce que les mesures de réforme pourraient entraîner un changement important dans les tendances historiques de développement des montants de sinistres payés et des montants de sinistres subis par dossier. La fréquence et/ou la gravité ultimes de ces sous-garanties, pour les semestres de survenance récents antérieurs comportant encore des sinistres ouverts à la date de mise en œuvre de la réforme des produits, pourraient aussi être touchées, mais dans une moindre mesure.

Les coefficients du nombre et du montant de sinistres subis, et le nombre et le montant des sinistres finaux dérivés, pour les périodes plus récentes font l'objet d'un degré plus élevé d'incertitude que d'habitude, Cette incertitude provient de plusieurs sources, y compris :

- Un important assureur a confirmé avoir modifié sa façon de régler les sinistres pour les réclamations de blessures corporelles, ce qui s'est traduit par un nombre plus élevé que l'historique de règlement des sinistres sur la dernière diagonale des triangles du nombre et du montant des sinistres au chapitre des blessures corporelles à partir du semestre 2017-1,

- Un important assureur a solidifié sa pratique de constitution de provisions pour le genre de sinistre blessures corporelles à compter de l'année d'accident 2017-2, ce qui s'est traduit par des montants de provisions plus élevés que d'habitude sur la dernière diagonale du triangle Montant des blessures corporelles à partir du semestre 2017-2,

- On observe une diminution significative du nombre de sinistres et du montant des sinistres pour les semestres d'accident 2020-1, 2020-2, 2021-1 et 2021-2, La plupart des garanties ont été affectée et cela est dû à la pandémie de la COVID-19, Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lors de l'utilisation de ces données,

- **Un important assureur éprouve des problèmes dans la déclaration du nombre de sinistres, de sorte que le nombre de sinistres est SOUS-ESTIMÉ pour la plupart des garanties pour les semestres 2025-1 et 2025-2.**

NOUVELLE-ÉCOSSE
VOITURES DE TOURISME, SAUF LES VEHICULES D'EXPLOITATION AGRICOLE
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér, d'acc,	D,C,	D,M,	I,D,	R,C,	Ind, acc,	Auto non assur,	Auto sous-assur,	Coll,	Tous risques	Sans coll, vers,	Risques spéc,
					Montant des sinistres encourus						
20211	1,0590	1,0000	1,0000	1,0360	1,0230	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0790	1,0000	1,0000	1,0500	1,0720	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,1320	1,0000	1,0000	1,0790	1,0890	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,2150	1,0000	1,0000	1,1310	1,0990	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,3100	1,0080	1,0000	1,1700	1,1420	1,1000	1,1200	1,0000	0,9980	1,0000	1,0000
20232	1,4440	1,0380	1,0000	1,2410	1,1970	1,1720	1,2970	0,9990	0,9980	1,0000	1,0000
20241	1,6400	1,0910	1,0000	1,3030	1,2510	1,3360	1,5210	1,0000	0,9970	1,0000	1,0000
20242	1,9140	1,1720	1,0000	1,4160	1,3500	1,6180	2,1100	1,0000	0,9960	1,0010	1,0020
20251	2,4270	1,3190	1,0050	1,5770	1,3580	2,0560	2,8950	0,9940	0,9910	1,0100	0,9970
20252	4,1260	1,2320	1,0910	1,9650	1,2030	3,4890	4,6960	0,9990	1,0040	1,0990	0,9950
					Nombre de sinistres encourus						
20211	0,9940	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	0,9920	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	0,9940	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,9930	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	0,9960	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	0,9960	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9820	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,0180	1,0120	1,0000	1,0030	0,9980	1,0180	1,0030	1,0000	1,0000	1,0010	1,0000
20242	1,0530	1,0270	1,0000	1,0060	0,9990	1,0540	1,1300	1,0000	1,0010	1,0030	1,0000
20251	1,1100	1,0260	1,0010	1,0130	0,9900	1,1050	1,2660	0,9970	1,0050	1,0130	1,0060
20252	1,4060	0,7680	1,0710	1,0900	0,9560	1,4900	1,5850	0,9790	1,0590	1,1470	1,0100
					Montant des sinistres encourus						
2021	1,0710	1,0000	1,0000	1,0450	1,0520	1,0100	1,0040	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1780	1,0000	1,0000	1,1080	1,0940	1,0300	1,0690	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,3800	1,0240	1,0000	1,2070	1,1700	1,1490	1,2390	0,9990	0,9980	1,0000	1,0000
2024	1,7790	1,1260	1,0000	1,3610	1,3020	1,4670	1,7730	1,0000	0,9960	1,0010	1,0010
2025	3,0980	1,2850	1,0500	1,7610	1,2740	2,6000	3,4580	0,9970	0,9980	1,0600	0,9970
					Nombre de sinistres encourus						
2021	0,9930	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9810	0,8360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	0,9930	1,0000	1,0000	0,9990	1,0000	0,9780	0,8200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	0,9960	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9800	0,8430	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,0350	1,0190	1,0000	1,0050	0,9980	1,0380	1,0650	1,0000	1,0010	1,0020	1,0000
2025	1,2530	0,8800	1,0370	1,0520	0,9720	1,2510	1,4260	0,9880	1,0310	1,0780	1,0070

NOUVELLE-ÉCOSSE
VEHICULES UTILITAIRES
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér, d'acc,	D,C,	D,M,	I,D,	R,C,	Ind, acc,	Auto non assur,	Auto sous-assur,	Coll,	Tous risques	Sans coll, vers,	Risques spéc,
Montant des sinistres encourus											
20211	1,0710	1,0000	1,0000	1,0470	1,0020	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0740	1,0000	1,0000	1,0520	1,0240	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,1300	1,0000	1,0000	1,0950	0,9940	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,1720	1,0000	1,0000	1,0950	1,1180	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,2470	1,0010	1,0000	1,1780	1,2050	1,1000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,3900	0,9930	1,0000	1,2510	1,2860	1,1720	1,2970	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,6600	1,0620	1,0050	1,3200	1,3640	1,3360	1,5210	1,0030	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,9940	1,0890	1,0110	1,5880	1,4580	1,6180	2,1100	0,9950	0,9950	1,0010	1,0000
20251	2,2870	1,1800	1,0080	1,4040	1,6440	2,0560	2,8950	0,9820	0,9860	1,0060	1,0390
20252	3,5910	1,5890	1,0800	2,0860	1,5750	3,4890	4,6960	1,0350	1,1630	1,1470	1,1190
Nombre de sinistres encourus											
20211	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0070	1,0000	1,0000	1,0010	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0180	1,0000	1,0000	1,0040	1,0000	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,0120	1,0000	1,0000	1,0030	1,0030	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,0080	1,0000	1,0000	1,0010	1,0040	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	0,9980	1,0060	1,0000	1,0000	0,9990	0,9820	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,0000	1,0270	1,0000	1,0020	1,0040	1,0180	1,0030	1,0010	0,9980	1,0000	1,0000
20242	1,0680	1,0750	0,9970	1,0160	0,9930	1,0540	1,1300	0,9900	0,9980	1,0020	1,0000
20251	1,1040	0,9940	0,9850	1,0050	0,9760	1,1050	1,2660	0,9640	0,9780	1,0110	1,0000
20252	1,4650	0,9700	1,0280	1,0810	0,8800	1,4900	1,5850	0,9240	0,9950	1,1460	1,0170
Montant des sinistres encourus											
2021	1,0730	1,0000	1,0000	1,0500	1,0140	1,0120	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1480	1,0000	1,0000	1,0950	1,0610	1,0340	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,3090	0,9970	1,0000	1,2120	1,2520	1,1560	1,2830	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,8310	1,0670	1,0080	1,4410	1,4380	1,5980	1,0000	0,9990	0,9970	1,0010	1,0000
2025	2,8590	1,2050	1,0450	1,6270	1,6040	3,1600	1,0000	1,0090	1,0910	1,0940	1,0640
Nombre de sinistres encourus											
2021	1,0040	1,0000	1,0000	1,0010	1,0000	0,9820	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,0150	1,0000	1,0000	1,0030	1,0010	0,9770	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,0020	1,0040	1,0000	1,0010	1,0010	0,9800	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,0340	1,0520	0,9980	1,0100	0,9970	1,0430	1,0000	0,9950	0,9980	1,0010	1,0000
2025	1,2680	0,9800	1,0070	1,0440	0,9330	1,3620	1,0000	0,9420	0,9880	1,0830	1,0060

NOUVELLE-ÉCOSSE
COEFFICIENTS DE FRAIS DE RAJUSTEMENT
DES SINISTRES NON IMPUTES

Année de survenance	Coefficient FRSNI
2021	1,1256
2022	1,1184
2023	1,1184
2024	1,0842
2025	**1,0735***

Les coefficients FRSNI de 2021 à 2022 ont été sélectionnés à partir des rapports FRSNI dérivés des déclarations des sociétés, tel que requis par l'ASAG, de 2021 à 2022 pour les renseignements financiers (RF),

***L'examen des informations relatives au FRSNI 2023 a révélé des anomalies chez de nombreux assureurs, On pense qu'il s'agit du résultat de changements dans les rapports coïncidant avec la transition vers les normes internationales d'information financière (NIIF/IFRS 17), Compte tenu du nombre d'assureurs concernés, il a été décidé d'utiliser le coefficient FRSNI de l'année précédente, 2022, pour l'année 2023,**

Le coefficient FRSNI 2024 et 2025 ont été sélectionné à partir des rapports FRSNI issus des informations financières (IF) 2024 et 2025 fournies par les compagnies conformément aux exigences de l'ASAG, avec quelques ajustements,

Dans le cadre de la transition vers NIIF/IFRS 17, les Provisions pour sinistres survenus non réglés (PSRN) ne sont plus classés entre les activités directes et les activités assumées, Ce changement a nécessité l'utilisation d'une hypothèse pour estimer la part directe des frais de services d'assurance, En outre, la mise à jour des méthodes de répartition des dépenses des compagnies a contribué à des différences dans les ratios FRSNI entre les périodes antérieures et postérieures à NIIF/IFRS 17,

Les coefficients sont établis par province et correspondent à un, plus le rapport des frais internes de rajustement des sinistres encourus de l'année civile sur les sinistres encourus directs de l'année civile, à l'exception des montants relatifs à la cotisation des soins de santé et des frais internes de rajustement des sinistres,

,

1. Réformes législatives

2020

a) À partir des tableaux de fin d'année 2020, l'ASAG a autorisé la publication des résultats pour la responsabilité civile de l'Île-du-Prince-Édouard en fonction des sous-garanties, à savoir, dommages corporels, dommages matériels et indemnisation directe dommages matériels, Par conséquent, le processus d'imputation des coefficients de matérialisation des sinistres (aux nombres de sinistres subis et aux montants des sinistres) et les coefficients d'impôt-santé (aux montants de sinistres subis) ont été révisés,

Les coefficients de matérialisation des sinistres ont été calculés pour chacune des sous-garanties et imputés au niveau de la sous-garantie,

Les montants d'impôt-santé pour la responsabilité civile ont été calculés en multipliant le coefficient de pourcentage d'impôt-santé par le total des primes acquises pour la responsabilité civile et en additionnant ce montant aux montants de sinistres subis à l'égard des dommages corporels seulement,

Les utilisateurs sont invités à noter les changements ci-dessus et à faire preuve de prudence lors de l'examen de ces données,

2015

b) Le 1er octobre 2015, le PSA de L'Île-du-Prince-Édouard a été modifié pour saisir les nouveaux codes Garantie et Genre de sinistres afin de tenir compte de la distinction entre Responsabilité BC/DM et l'Indemnisation directe - dommages matériels, Les données déclarées au titre des codes de garantie Responsabilité civile, blessures corporelles (10), dommages matériels (11) et Indemnisation directe - dommages matériels (12, 19) sont incluses dans le fichier électronique et il convient de faire preuve de prudence dans l'analyse de ces données,

2014

c) L'Île-du-Prince-Édouard a mis en application du projet de loi 46 le 14 mai 2014 qui, pour les accidents survenus le 1 octobre 2014 ou après, redéfinit le terme « blessures personnelles mineures » et augmente le montant maximal recouvrable au titre des dommages-intérêts pour perte non monétaire du plaignant visant toutes les blessures personnelles mineures (selon la définition prévue par projet de loi) à 7 500 $, Le projet de loi établit également un processus pour l'indexation annuelle du plafond monétaire pour tenir compte de l'inflation, En outre, les réformes ont augmenté les montants payables conformément au Chapitre B — Indemnités d'accident ont augmenté comme suit, pour les sinistres survenus le 1er octobre 2014 ou après cette date : le montant maximal pour les frais médicaux et de réadaptation passe de 25 000 $ à 50 000 $; le montant maximal pour les frais funéraires passe de 1 000 $ à 2 500 $; les prestations de décès maximales passent de 10 000 $ à 50 000 $ pour le conjoint dont le revenu est le plus élevé, de 10 000 $ à 25 000 $ pour l'autre conjoint et de 2 500 $ à 5 000 $ pour chaque personne à charge; la prestation hebdomadaire maximale pour perte du revenu passe de 140 $ à 250 $; la prestation maximale d'aide familiale non rémunérée passe de 70 00 $ (durée maximale de 12 semaines) à 100 $ (durée maximale de 52 semaines), De plus, en ce qui a trait à la « perte de revenu », les restrictions concernant l'âge qui figuraient à la rubrique «la personne doit être présumée employée » ont été supprimées,

2. Modifications à la TVH

2016

L'Île-du-Prince-Édouard a augmenté son taux de taxe de vente harmonisée de 14 % à 15 % pour les transactions effectuées à partir du 1er octobre 2016,

Ce changement devrait entraîner une hausse mineure « rétrospective » de certains sinistres finaux relativement à la proportion des montants impayés pour les sinistres survenus avant chaque date d'effet, Aucun ajustement spécial n'a été effectué dans l'analyse de la matérialisation des sinistres suite à ce changement,

3. Cotisation des soins de santé

L'Île-du-Prince-Édouard a adopté une loi qui impose une cotisation par véhicule pour couvrir certains frais d'hospitalisation dans la province, En vertu de cette loi, le ministre de la Santé ne dispose d'aucun droit de subrogation contre les parties responsables qui sont assurées par des polices d'assurance en responsabilité civile, Au lieu de la subrogation, le ministre impose une cotisation à être payée par chaque assureur automobile quant à chaque véhicule assuré par lui dans la province,

Voici les dates d'effet et les montants de cotisation:

Date d'effet	Cotisation par véhicule
1 janvier 2025	46,36 $
1 janvier 2024	42,71 $
1 janvier 2023	41,06 $
1 janvier 2022	34,05 $
1 janvier 2021	39,56 $

Les cotisations par véhicule sont multipliées par le nombre de véhicules acquis et les produits s'ajoutent aux sinistres pondérés correspondants pour les catégories suivantes de véhicules :

Voitures de tourisme sauf exploitants agricoles
Exploitants agricoles
Véhicules utilitaires
Motoneiges
Motocyclettes
Véhicules tout-terrain

4. Coefficients de matérialisation

Généralement, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, dans le cas de chaque sous-garantie et par province, des coefficients période sur période ont été choisis comme moyenne arithmétique des **six coefficients les plus récents** utilisant les données propres à chacune des provinces de l'Atlantique, à l'exception du premier coefficient dont la fluctuation saisonnière est souvent évidente, dans lesquels la moyenne des trois coefficients les plus récents connexes au

même semestre a été utilisée de préférence, Les coefficients finals ont quelquefois été modifiés en faisant appel au jugement, spécialement pour les plus récents facteurs et ceux à retardement, Lorsque le volume des réclamations était particulièrement minime, les facteurs provinciaux étaient choisis comme ceux basés sur l'analyse de l'ensemble des résultats des quatre provinces,

Des coefficients cumulatifs de durée-à-la-limite au niveau de la garantie entière ont été obtenus en pondérant leurs analogues au niveau des sous-garantie, en faisant appel aux pondérations correspondantes des sinistres survenus à ce jour, séparément pour chacune des quatre provinces de l'Atlantique,

En règle générale, il ne faut pas s'étonner de constater année après année, à l'égard de chaque année de survenance récente, un changement important dans le montant final des sinistres reliés aux sous-garanties à retardement, dès la première fois qu'ils apparaissent dans un tableau (c,-à-d, au niveau de 12 mois de matérialisation) jusqu'à environ la quatrième fois où ils figurent au tableau (c,-à-d, au niveau de 48 mois de matérialisation),

En règle générale, il ne faut pas s'étonner de constater année après année, à l'égard de chaque année de survenance récente, un changement important dans le montant final des sinistres reliés aux sous-garanties à retardement, dès la première fois qu'ils apparaissent dans un tableau (c,-à-d, au niveau de 12 mois de matérialisation) jusqu'à environ la quatrième fois où ils figurent au tableau (c,-à-d, au niveau de 48 mois de matérialisation),

Pour les voitures de tourisme, les coefficients des montants de sinistres subis, ainsi que les montants de sinistres ultimes qui en découlent, pour les dernières années et particulièrement pour la période 2014-2 et les suivantes, comportent un degré d'incertitude encore plus élevé que d'habitude pour les garanties à déroulement longue, surtout pour les sous-garanties responsabilité civile – blessures corporelles, automobiliste non assuré et automobiliste sous-assuré, et peut-être aussi pour les sous-garanties indemnités d'accident – frais médicaux/réadaptation et indemnités d'accident – prestations d'invalidité.

Les coefficients estimés pour ces périodes sont donc très incertains, puisque les valeurs ultimes qui en sont dérivées le sont également, en partie parce que les mesures de réforme pourraient entraîner un changement important dans les tendances historiques de développement des montants de sinistres payés et des montants de sinistres subis par dossier. La fréquence et/ou la gravité ultimes de ces sous-garanties, pour les semestres de survenance récents antérieurs comportant encore des sinistres ouverts à la date de mise en œuvre de la réforme des produits, pourraient aussi être touchées, mais dans une moindre mesure.

Le nombre de sinistres subis et le montant des sinistres, et le nombre et le montant des sinistres finaux dérivés, pour les périodes plus récentes font l'objet d'un degré plus élevé d'incertitude que d'habitude, Cette incertitude provient de plusieurs sources, y compris :

- Un important assureur a confirmé avoir modifié sa façon de régler les sinistres pour les réclamations de blessures corporelles, ce qui s'est traduit par un nombre plus élevé que l'historique de règlement des sinistres sur la dernière diagonale des triangles du nombre et du montant des sinistres au chapitre des blessures corporelles à partir du semestre 2017-1,

- Un important assureur a solidifié sa pratique de constitution de provisions pour le genre de sinistre blessures corporelles à compter de l'année d'accident 2017-2, ce qui s'est traduit par des montants de provisions plus élevés que d'habitude sur la dernière diagonale du triangle Montant des blessures corporelles à partir du semestre 2017-2,

- On observe une diminution significative du nombre de sinistres et du montant des sinistres pour les semestres d'accident 2020-1, 2020-2, 2021-1 et 2021-2, La plupart des garanties ont été affectée et cela est dû à la pandémie de la COVID-19, Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lors de l'utilisation de ces données,
- **Un important assureur éprouve des problèmes dans la déclaration du nombre de sinistres, de sorte que le nombre de sinistres est SOUS-ESTIMÉ pour la plupart des garanties pour les semestres 2025-1 et 2025-2.**

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
VOITURES DE TOURISME, SAUF LES VEHICULES D'EXPLOITATION AGRICOLE
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér, d'acc,	D,C,	D,M,	I,D,	R,C,	Ind, acc,	Auto non assur,	Auto sous-assur,	Coll,	Tous risques	Sans coll, vers,	Risques spéc,
Montant des sinistres encourus											
20211	1,0430	1,0000	1,0000	1,0240	1,1360	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0750	1,0000	1,0000	1,0380	1,1600	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,1260	1,0000	1,0000	1,0590	1,0690	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,1910	1,0000	1,0000	1,1040	1,1670	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,2890	1,0000	1,0000	1,1410	1,1280	1,1000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,3820	1,0310	1,0000	1,1880	1,2890	1,1720	1,2970	0,9990	1,0000	1,0020	1,0000
20241	1,5950	1,0430	1,0000	1,3000	1,3540	1,3360	1,5210	0,9990	0,9990	1,0030	1,0000
20242	1,8330	1,1700	1,0020	1,2910	1,3290	1,6180	2,1100	1,0020	1,0050	1,0080	1,0020
20251	2,1120	1,1770	1,0100	1,3080	1,2850	2,0560	2,8950	0,9950	0,9950	1,0110	0,9970
20252	3,0920	0,9350	1,1060	1,9000	0,9980	3,4890	4,6960	0,9660	1,0070	1,0940	0,9950
Nombre de sinistres encourus											
20211	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0020	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	0,9970	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,9900	1,0000	1,0000	0,9990	0,9980	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	0,9900	1,0000	1,0000	0,9990	0,9980	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	0,9810	1,0000	1,0000	0,9990	0,9960	0,9820	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	0,9650	1,0070	1,0000	0,9970	0,9990	1,0180	1,0030	1,0000	1,0000	1,0010	1,0000
20242	0,9850	1,0460	1,0000	1,0000	0,9950	1,0540	1,1300	1,0000	1,0010	1,0040	1,0000
20251	0,9890	0,9520	1,0030	1,0000	0,9620	1,1050	1,2660	0,9930	0,9940	1,0120	1,0060
20252	1,1790	0,7060	1,0760	1,0680	0,8180	1,4900	1,5850	0,9530	1,0370	1,1250	1,0100
Montant des sinistres encourus											
2021	1,0590	1,0000	1,0000	1,0320	1,1480	1,0080	1,0230	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1670	1,0000	1,0000	1,0860	1,1420	1,0330	1,0660	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,3410	1,0160	1,0000	1,1670	1,2200	1,1510	1,2570	0,9990	1,0000	1,0010	1,0000
2024	1,6850	1,0830	1,0010	1,2950	1,3430	1,4400	1,8650	1,0010	1,0030	1,0050	1,0000
2025	2,7750	1,0490	1,0610	1,6520	1,1090	2,9680	4,5370	0,9790	1,0010	1,0520	0,9960
Nombre de sinistres encourus											
2021	1,0010	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9800	0,8340	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	0,9930	1,0000	1,0000	0,9990	0,9990	0,9770	0,8200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	0,9860	1,0000	1,0000	0,9990	0,9970	0,9800	0,8470	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	0,9740	1,0220	1,0000	0,9990	0,9970	1,0410	1,1050	1,0000	1,0010	1,0020	1,0000
2025	1,0980	0,8140	1,0400	1,0350	0,8780	1,3500	1,5050	0,9720	1,0130	1,0640	1,0070

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
VEHICULES UTILITAIRES
COEFFICIENTS D'EVOLUTION D'UNE PERIODE DONNEE JUSQU'AU REGLEMENT FINAL

Pér, d'acc,	D,C,	D,M,	I,D,	R,C,	Ind, acc,	Auto non assur,	Auto sous-assur,	Coll,	Tous risques	Sans coll, vers,	Risques spéc,
Montant des sinistres encourus											
20211	1,2150	1,0000	1,0000	1,1070	1,0000	1,0130	0,9940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,2260	1,0000	1,0000	1,1240	1,0020	1,0070	1,0280	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,2060	1,0000	1,0000	1,0650	1,0110	1,0150	1,0360	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,1890	1,0000	1,0000	1,0890	1,0650	1,0400	1,0760	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,1910	1,0000	1,0000	1,0830	1,1000	1,1000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,3550	1,0000	1,0000	1,2090	1,4880	1,1720	1,2970	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,5120	1,0000	1,0000	1,3100	1,1890	1,3360	1,5210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,7870	1,0000	1,0020	1,1970	1,9320	1,6180	2,1100	1,0000	1,0030	1,0020	1,0000
20251	2,0180	1,0600	0,9950	1,1420	1,6880	2,0560	2,8950	0,9860	1,0070	1,0780	1,0390
20252	2,1330	1,1770	1,2200	1,4670	1,8100	3,4890	4,6960	0,9950	1,1360	1,1620	1,1190
Nombre de sinistres encourus											
20211	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9840	0,8410	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9780	0,8310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9780	0,8190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0040	0,9770	0,8210	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0050	0,9770	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9970	0,9820	0,8600	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,0010	1,0000	1,0000	1,0000	1,0040	1,0180	1,0030	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,0260	1,0000	1,0000	1,0040	0,9950	1,0540	1,1300	1,0000	1,0000	1,0030	1,0000
20251	1,1000	0,9020	1,0020	0,9980	0,9750	1,1050	1,2660	0,9910	0,9920	1,0170	1,0000
20252	1,2490	0,8430	1,0210	1,0390	0,8840	1,4900	1,5850	0,9890	1,1130	1,1300	1,0170
Montant des sinistres encourus											
2021	1,2230	1,0000	1,0000	1,1190	1,0010	1,0130	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1970	1,0000	1,0000	1,0760	1,0370	1,0150	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,3170	1,0000	1,0000	1,1720	1,4870	1,0000	1,1200	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,5760	1,0000	1,0010	1,2620	1,7560	1,0000	1,0000	1,0000	1,0020	1,0010	1,0000
2025	2,1030	1,0960	1,1220	1,3270	1,7830	3,4890	1,0000	0,9910	1,0390	1,1100	1,0390
Nombre de sinistres encourus											
2021	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9840	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0030	0,9780	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	0,9980	1,0000	0,8240	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,0140	1,0000	1,0000	1,0020	0,9970	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0020	1,0000
2025	1,1750	0,8870	1,0120	1,0180	0,9330	1,4900	1,0000	0,9900	1,0420	1,0710	1,0000

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
COEFFICIENTS DE FRAIS DE RAJUSTEMENT
DES SINISTRES NON IMPUTES

Année de survenance	Coefficient FRSNI
2021	1,1300
2022	1,0937
2023	1,0937
2024	1,0811
2025	**1,0683**

Les coefficients FRSNI de 2021 à 2022 ont été sélectionnés à partir des rapports FRSNI dérivés des déclarations des sociétés, tel que requis par l'ASAG, de 2021 à 2022 pour les renseignements financiers (RF),

***L'examen des informations relatives au FRSNI 2023 a révélé des anomalies chez de nombreux assureurs, On pense qu'il s'agit du résultat de changements dans les rapports coïncidant avec la transition vers les normes internationales d'information financière (NIIF/IFRS 17), Compte tenu du nombre d'assureurs concernés, il a été décidé d'utiliser le coefficient FRSNI de l'année précédente, 2022, pour l'année 2023,**

Le coefficient FRSNI 2024 et 2025 ont été sélectionné à partir des rapports FRSNI issus des informations financières (IF) 2024 et 2025 fournies par les compagnies conformément aux exigences de l'ASAG, avec quelques ajustements,

Dans le cadre de la transition vers NIIF/IFRS 17, les Provisions pour sinistres survenus non réglés (PSRN) ne sont plus classés entre les activités directes et les activités assumées, Ce changement a nécessité l'utilisation d'une hypothèse pour estimer la part directe des frais de services d'assurance, En outre, la mise à jour des méthodes de répartition des dépenses des compagnies a contribué à des différences dans les ratios FRSNI entre les périodes antérieures et postérieures à NIIF/IFRS 17,

Les coefficients sont établis par province et correspondent à un, plus le rapport des frais internes de rajustement des sinistres encourus de l'année civile sur les sinistres encourus directs de l'année civile, à l'exception des montants relatifs à la cotisation des soins de santé et des frais internes de rajustement des sinistres,,

1. GARANTIES

Les résultats techniques à l'égard de chacune des garanties suivantes sont présentés individuellement en ce qui concerne les cinq dernières années d'accident :

Responsabilité civile – cette garantie obligatoire est divisée en trois parties:

- Blessures corporelles – protège l'assuré contre la responsabilité résultant d'un accident causant des blessures corporelles à une autre personne,

- Dommages matériels – protège l'assuré contre la responsabilité résultant d'un accident causant des dommages aux biens d'une autre personne,

- Indemnisation directe – Dommages matériels – protège l'assuré contre les dommages causés au véhicule de l'assuré par un tiers, mais avec une indemnisation fournie directement par son propre assureur,

Voici les montants de garantie obligatoires et les dates d'entrée en vigueur de l'assurance obligatoire :

Province	Entrée en vigueur	Montant minimal
Nouveau-Brunswick	1er janvier 1986	200 000$
Terre-Neuve et Labrador	1er octobre 1983	200 000$
Nouvelle-Ecosse	1er avril 2004	500 000$
Ile-du-Prince-Edouard	1er janvier 1986	200 000$

Tous les codes de garantie Responsabilité civile sont compris à l'exception de la Garantie Responsabilité civile complémentaire, FPS 7,

Un grand nombre d'assurés souscrivent des montants de garantie supérieurs à ceux qu'impose la loi ; aussi, les tableaux reflètent-ils les montants effectivement souscrits,

Indemnités d'accident – cette garantie obligatoire prévoit des éléments tels que le remboursement de la perte de revenu, les frais médicaux, de réadaptation et de soins auxiliaires, et les frais funéraires; il offre également des prestations aux personnes à charge d'un assuré décédé,

Automobile non-assuré – cette garantie obligatoire protège un assuré contre les dommages causés par une automobile non assurée ou non identifiée,

Automobiliste sous-assuré – cette garantie facultative protège l'assuré si un conducteur responsable n'a pas suffisamment d'assurance pour couvrir sa responsabilité,

Collision – cette garantie facultative offre une couverture (sous réserve d'une franchise) au véhicule de l'assuré suite à une collision responsable,

Accident sans collision ni versement – cette garantie facultative offre une couverture (sous réserve d'une franchise) pour les dommages au véhicule de l'assuré résultant d'un péril (par exemple, feu, vol ou vandalisme) autre qu'une collision,

Tous risques – cette garantie facultative combine les garanties Collision et Accident sans collision ni versement en une seule couverture, sous réserve d'une franchise commune,

Risques spécifiés – cette garantie facultative offre une couverture (sous réserve d'une franchise) pour des risques spécifiés au véhicule de l'assuré,

2, EN-TÊTES DE COLONNES

Nombre de véhicules emis Ce nombre est calculé en divisant par 12 le total de la durée souscrite totale exprimée en mois des transactions au titre des contrats dont la date d'effet est comprise dans la période civile en question, À titre d'exemple, 3 voitures assurées pendant 6 mois chacune représentent une année et demie en termes de voitures-années,

Nombre de véhicules acquis Ce nombre est calculé en divisant par 12 le total de la durée proportionnelle exprimée en mois des transactions au titre des contrats acquis exposée au risque au cours de la période civile en question,

Primes emises – Somme des primes des transactions au titre des contrats dont la date d'effet est comprise dans la période civile en question, La date d'effet de la transaction détermine comment imputer les transactions individuelles à l'année d'accident appropriée, Par exemple, l'annulation nette au cours du mois de janvier 2021 d'un contrat renouvelé en décembre 2020 s'inscrit dans l'année d'accident 2021 aux fins de déclaration, Ce processus s'applique au nombre de véhicules souscrits de même qu'à la prime souscrite, Par conséquent, les valeurs de l'année d'accident ne concorderont pas d'emblée avec les chiffres des états annuels de l'année civile,

Primes acquises – Somme des primes acquises proportionnelles de toutes les transactions au titre des contrats dont l'exposition à un risque est comprise dans la période civile en question, À titre d'exemple, 306/365 de la prime d'un contrat annuel qui entre en vigueur en mars 1, 2020 sera attribué à l'année civile/d'accident 2020 et 59/365 à l'année civile/d'accident 2021, Encore une fois, le nombre de véhicules acquis et la prime acquise seront différents des chiffres des états annuels de l'année civile en raison de la méthode d'imputation différente de celle décrite à l'article sur les primes souscrites,

Nombre de sinistres – Somme des numéros du sinistre de tous les sinistres dont la date de l'accident est comprise dans la période civile en question, Les sinistres sont comptés séparément par chaque assureur en fonction du Genre de sinistre à l'égard de chaque événement (accident) couvert par la garantie, En Nouveau-Brunswick, par exemple, en vertu de la garantie Dommages corporels et Dommages matériels, un accident à la suite duquel un occupant (1) du véhicule assuré est blessé (Genre de sinistre « 5 ») de même que des dommages causés au véhicule assuré (1) (Genre de sinistre « 12 ») en plus de blessures subies par trois occupants d'un autre véhicule (1) (Genre de sinistre « 6 ») représentent pour l'assureur du véhicule un total de 3 sinistres au titre de la garantie Dommages corporels et Dommages matériels, (Consultez le Plan statistique à la rubrique Codes de genre de sinistre pour obtenir de plus amples détails sur le codage,)

Sinistres et frais de reglement – Somme de tous les sinistres dont la date d'accident est comprise dans la période civile en question, c'est-à-dire montants en dollars des sinistres réglés (y compris les paiements partiels), coûts associés au traitement des sinistres et provisions techniques pour les sinistres non réglés (que des paiements partiels aient été effectués ou non),

Ces montants ont été établis en fonction de leurs valeurs finales prévues pour ensuite être ajoutés aux frais de reglement des sinistres non imputés, Pour ce qui est des coefficients d'évolution et des autres coefficients imputés aux nombres de sinistre, voir la section Coefficients,

Fréquence des sinistres par 100 véhicules acquis – Le nombre de sinistres encourus par tranche de 100 voitures-années, Il s'agit du rapport exprimé en pourcentage du nombre de sinistres contre le nombre de véhicules acquis,

Veuillez prendre note des renseignements suivants à l'égard de la fréquence des réclamations au titre des garanties relatives aux dommages matériels lorsque les résultats techniques sont présentés en fonction de la franchise combinée, Les modifications apportées par le titulaire de police au montant de la franchise qu'ils doivent débourser en cas de sinistre ont une incidence sur le nombre de réclamations, À titre d'exemple, si le montant des franchises souscrites est plus élevé qu'il ne l'était auparavant, un certain nombre de sinistres de petite taille ne feront pas l'objet d'une réclamation, Par conséquent, la comparaison entre la fréquence des réclamations (et du coût moyen des sinistres) par année d'accident n'est pas aussi significative que les comparaisons effectuées à l'égard d'autres garanties ou de la garantie Dommages corporels avec franchise fixe,

Coût moyen par sinistre – Moyenne du montant payé et à payer par sinistre, à l'égard des frais de règlement et de rajustement des sinistres, de tous les sinistres déclarés, Il s'agit du rapport du Coût des sinistres et des Frais de rajustement encourus contre le Nombre de sinistres,

Prime acquise moyenne – Moyenne du montant de prime acquise par véhicule acquis de tous les contrats, Il s'agit du rapport des Primes acquises contre le Nombre de véhicules acquis,

Coût des sinistres par véhicule acquis – Moyenne du montant payé et à payer par véhicule acquis de tous les contrats, Il s'agit du rapport du sinistres et des Frais de reglement encourus contre le Nombre de véhicules acquis,

Rapport des sinistres aux primes acquises – Pourcentages réels de la somme des primes acquises qui servira à régler les sinistres et les frais de reglement, Il s'agit du rapport exprimé en pourcentage du Coût des sinistres et des Frais de reglement encourus contre les Primes acquises,

Seuls les frais associés au traitement des réclamations des titulaires de police sont compris dans ces rapports, Tous les autres frais d'exploitation des assureurs automobiles (notamment les taxes provinciales et fédérales, les coûts de commercialisation et les frais généraux) sont exclus, sauf les taxes sur la santé des provinces de l'Atlantique,

Généralités

Le 1er avril 2006, les organismes de réglementation participants ont nommé l'Agence statistique d'assurance générale (ASAG) agence statistique responsable de la gouvernance, de la gestion et de la supervision des plans statistiques obligatoires[4],

À titre d'agence statistique, l'ASAG :

- préconise la collecte, l'analyse et les mécanismes de déclaration des données statistiques en temps opportun;
- agit au nom des organismes de réglementation d'assurance participants en coordonnant et en harmonisant les exigences de déclaration des données statistiques ayant trait aux résultats techniques des assureurs selon leur territoire de compétence; et
- favorise la qualité et la valeur des données statistiques provenant des assureurs autorisés,

L'ASAG a conclu une entente de service avec IBM, le « Fournisseur de services statistiques de ASAG » (FSS de l'ASAG), en vertu de laquelle ce dernier doit fournir des services concernant le Plan statistique, la déclaration, la collecte et la compilation des données, et l'assurance de la qualité,

Besoin de données statistiques

La collecte de données sur l'assurance automobile vise principalement à obtenir des renseignements sur les primes et les sinistres qui seront utilisés afin de justifier, de déterminer et d'établir des taux équitables, Les données statistiques soutiennent donc les objectifs de politique publique suivants :

- Surveillance de la pertinence des taux afin de s'assurer qu'ils sont adéquats et qu'ils ne sont pas excessifs ni injustement discriminatoires;

- Surveillance de la pertinence de la structure et du rendement du marché et prise de mesures d'intervention, si nécessaire, afin de rétablir la concurrence ou de remédier aux problèmes dus à l'instabilité du marché; et

- Les décisions informées à l'égard de l'établissement des taux s'appuient sur les résultats techniques de l'ensemble de l'industrie,

Fréquence des déclarations aux fins des tableaux statistiques annuels

Les résultats techniques en assurance automobile sont publiés dans une série de tableaux et sont compilés à partir des données qui ont été recueillies par l'ASAG auprès de tous les assureurs automobiles titulaires d'une licence et contiennent des statistiques provenant de tous les territoires de compétence participants,

3 Alberta, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse, Ontario, Île-du-Prince-Édouard, Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut,

4 Plan statistique automobile (PSA) et le Plan statistique de responsabilité civile des entreprises de l'Ontario (PSRCEO – arrêté en décembre 2022)

Le FSS de l'ASAG utilise les données statistiques déclarées et prépare au nom de l'ASAG les tableaux statistiques par année d'accident, associant ainsi les primes acquises pendant une période de 12 mois aux sinistres encourus en raison d'accidents survenus durant la même période,

Il est recommandé à tous les utilisateurs de réviser minutieusement la présente Introduction pour bien comprendre le contenu de ces tableaux, Les utilisateurs y trouveront des mises en garde, des descriptions du contenu des tableaux, des renseignements sur les coefficients, ainsi que d'autres renseignements pertinents,

Les représentants des sociétés déclarantes participantes et les organismes de réglementation peuvent consulter tous les tableaux de l'industrie publiés et les fichiers de données d'accompagnement dans la Bibliothèque électronique des tableaux de l'ASAG, par l'entremise du portail de l'ASAG, De plus, plusieurs des tableaux de haut niveau seront disponibles sur le site de l'ASAG, www,gisa,ca

DÉFINITIONS EXPLICATIVES DES TABLEAUX ET FORMAT D'ENREGISTREMENT DES FICHIERS CSV

Toutes les tableaux publiées sont accompagnées de fichiers CSV électroniques, Les définitions explicatives des tableaux et format d'enregistrement des fichiers CSV sont contenus dans le produit, AUTO0302-CW, disponible dans la Bibliothèque électronique des tableaux de l'ASAG ou peuvent être commandés via le site Web de l'ASAG, www,gisa,ca