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

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

DATE: August 24, 2026

BULLETIN NO: 2026-42
AUTOMOBILE EXHIBITS

2025
AUTOMOBILE EXHIBIT INTRODUCTION AND ACTUAL LOSS RATIO EXHIBIT
ONTARIO

The 2025 Automobile Exhibit Introduction (AUTO1003-ON) 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

Please refer to the Notes to Users sections of the Introduction and Exhibit for important caveats on the use of the data.

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
Zvjezdana Hehet, zvjezdana.hehet@gisassp.com

Products: AUTO1003-ON & AUTO1010-ON

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

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

DATE : Le 24 août 2026

BULLETIN N° : 2026-42
TABLEAUX STATISTIQUES AUTOMOBILES

2025
INTRODUCTION AUX TABLEAUX STATISTIQUES EN ASSURANCE AUTOMOBILE ET TABLEAU RAPPORT SINISTRES-PRIMES RÉELS
ONTARIO

L'introduction aux tableaux statistiques en assurance automobile 2025 (AUTO1003-ON) 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 pour les années de survenance 2021 à 2025, 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

Veuillez-vous référer à la section Remarques à l'intention des utilisateurs dans l'introduction et les tableaux pour d'importantes mises en garde sur l'utilisation des données.

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, veuillez communiquer avec l'une des personnes-ressources mentionnées ci-dessous.

Fournisseur de service l'ASAG
Personnes-ressources : Amin Panjwani, amin.panjwani@gisassp.com
Zvjezdana Hehet, zvjezdana.hehet@gisassp.com

Produits: AUTO1003-ON & AUTO1010-ON

AUTOMOBILE INSURANCE EXPERIENCE

INTRODUCTION

ONTARIO

2025

RÉSULTATS TECHNIQUES EN ASSURANCE AUTOMOBILE

PRODUCT // PRODUIT
AUTO1003-ON

© 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 - General 3

Notes to Users – Legislative Reforms 5

Data Adjustments 8

Factors

- Loss Development Factors 9
  - Private Passenger Automobile excluding Farmers 11
  - Commercial Automobile 13
  - Private Passenger Motorcycle including All Terrain Vehicles 15

- Other Factors
  - Unallocated Loss Adjustment Expense Factors 17
  - Assessment of Health System Costs 17
  - The Ontario Harmonized Sales Tax 17

Experience Exhibited

- Coverages 19
- Column Headings 20

Background 23

Exhibit Content Definitions and CSV File Record Layout 25

Version Française 26

LIST OF EXHIBITS

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

1. Loss Development
2. Actual Loss Ratio
3. Special FSA Analysis
4. Territorial including Third Party Liability Large Losses
5. Classification including Third Party Liability Large Losses
6. Size of Loss Distribution
7. Driver/Vehicle Classification
8. 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) Ontario totals for 2025 submissions are as follows:

	($000)
Written Premiums:	40,512
Paid Losses and Expenses:	20,165
Outstanding Losses and Expenses as of December 31:	20,945

There is also a small amount of uncorrected data for prior years' submissions. 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.

NOTES TO USERS - GENERAL

1. 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 (see the Data Adjustments section for details).

2. 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.

3. 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.

   For Private Passenger excluding Farmers, the **implied incurred loss development** and **implied incurred claim development factors** were based on the **"Valuation of Ultimates Report on Implied Incurred Count and Loss Factors for Application in December 31, 2025 Exhibits to All-Industry Ontario Automobile Insurance Private Passenger (excluding Farmers) Class of Business as of the Valuation Date December 31, 2025"** prepared by GISA's consultation actuary (Ernst & Young LLP). A summary of the **implied incurred loss development factors** is provided in the following pages.

   Please note that the methodologies and assumptions used to estimate the ultimate claim counts and losses have changed for various coverages. Refer to Section 3 of the Report for further details.

   For Commercial Automobile and Motorcycles including All Terrain Vehicles, 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 31, 2025 to All-Industry Ontario Automobile Insurance for Commercial including Fleets and Private Passenger Motorcycles including All Terrain Vehicles Classes of Business as of the Valuation Date December 31, 2025"** prepared by GISA's consultation actuary (Ernst & Young LLP). A summary of the selected development factors is provided in the following pages.

4. 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 province of Ontario.

5. The adjustments made to the loss experience consist of factors for Loss Development and Unallocated Loss Adjustment Expenses (ULAE). The ULAE factors are provided in the following pages.

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

7. 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.

8. 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.

9. Readers of this report should consider the 2021 actual loss ratio as an anomaly due to COVID-19 and expect the steep decline in the loss ratio to reverse once traffic levels and loss amounts return to more typical levels seen prior to the pandemic. Temporary pandemic related premium reductions provided by insurers are also expected to reverse as forecast claims costs move toward pre-pandemic conditions.

    - On March 11, 2020 the World Health Organization declared COVID-19 a pandemic. In response, the Ontario and Federal Governments instituted various Emergency Orders to control the spread of COVID-19.

    - Government orders and personal decisions to minimize exposure to COVID-19 resulted in a reduction in traffic levels in 2020 and 2021. The reduction varied by month and location across the province. The reduction in the reported claim counts and incurred claim amounts in 2021 is largely attributed to the pandemic induced reduction in traffic levels.

    - In response to policyholders' reduction in car usage and general economic uncertainty, insurers responded by offering rebates, rate reductions, and making changes to capping levels, amongst others. In addition, policyholders initiated reductions in their coverage. The actions taken by insurers and policyholders were generally temporary in nature due to the uncertainty of the pandemic's duration and severity. These actions had a moderating effect on the overall rate of premium increases.

    - Premium setting is prospective in nature which includes a rate filing approval process that begins months before the new premium level is effective. The 2021 earned premium is an average of the written premium in 2020 and 2021.

NOTES TO USERS – LEGISLATIVE REFORMS

1. History of Reforms

   In 1990, the Ontario government introduced the Ontario Motorist Protection Plan (OMPP) which, amongst other changes, introduced a system of expanded no-fault accident benefit coverages and a verbal threshold tort system restricting access to tort. Since then, many legislative changes have been introduced in Ontario. Some of the changes include:

   - Bill 164 (January 1994) - tightened rules surrounding the right to sue for economic and non-pecuniary damages, and further expanded a comprehensive no-fault benefits system.
   - Bill 59 (November 1996) - reversed some of the tighter tort rules under Bill 164, while moving away from the comprehensive no-fault benefits of Bill 164.
   - Bill 198/Bill 5 (October 2003) - introduced (i) measures to control bodily injury costs by changing the threshold definition and increasing the deductible and (ii) the Statutory Accident Benefits Schedule (SABS).
   - Reg 34/10 (September 2010) - amended the SABS with reduced benefits.
   - Bill 15 (January 2015) - introduced changes intended to improve efficiency, regulation and licensing of third-party vendors; reduced the prejudgment interest rate on general damages for non-pecuniary awards, as well as for disputes under SABS.
   - Bill 91 (introduced in stages) - included changes to the tort deductible and threshold effective August 2015; revised the catastrophic impairment definition and SABS benefit level changes for policies issued or renewed on or after June 2016.

2. Current Legislation

   In 2013, the government announced a Cost and Rate Reduction Strategy that included a range of measures aimed at reducing costs and improving the sustainability of the auto insurance system. The Cost and Rate Reduction Strategy has resulted in a serious of regulatory amendments and other changes. The following outlines the major specific changes introduced under Bill 15 and Bill 91 on a by coverage basis:

   <u>Bodily Injury</u>

   - On January 1, 2015 a decrease to the 5% pre-judgment interest rates to 1.3% came into force; and rate is subject to quarterly reviews thereafter with updates based on the interest rates posted on the Ministry of the Attorney General's website.
   - Beginning August 1, 2015, an increase to the deductible on court awards for non-pecuniary loss from $30,000 to $36,540 and under the Family Law Act from $15,000 to $18,270; indexed each year starting January 1, and thereafter.

- Beginning August 1, 2015, an increase in the monetary threshold beyond which the tort deductible for non-pecuniary loss does not apply to $121,799 and under the Family Law Act does not apply to $60,899; indexed each year starting January 1, and thereafter.
- A change was introduced so as to take into account the tort deductible, if applicable, when determining a party's entitlement to costs in bodily injury action.

Accident Benefits

- On January 1, 2015 a decrease in the SABS interest rate for overdue payments to 1.3% came into force; and the rate is subject to quarterly adjustments thereafter with updates based on the interest rates posted on the Ministry of the Attorney General's website.
- On April 1, 2016 the dispute resolution system (DRS) under the Financial Services Commission of Ontario (FSCO) was replaced by a system under the License Appeal Tribunal of the Safety, Licensing Appeals and Standards Tribunal (SLASTO); this change included the requirement that all SABS disputes be resolved through SLASTO and removed the access to courts (tort) that existed under the prior FSCO DRS regime.
- All policies issued or renewed on or after June 1, 2016 are subject to:
  - eduction in the standard benefit level for catastrophic impairments from $2 million (attendant care and medical and rehabilitation) to a combined limit of $1 million;
  - The elimination of attendant care as a separate stand-alone benefit of $36,000 into a new combined standard combined benefit level for medical, rehabilitation and attendant care benefit of $65,000;
  - A reduction in waiting period for non-earner benefits from six months to 4 weeks, and a limitation on the duration of non-earner benefits to two years;
  - An amendment to the definition of Catastrophic Impairment in the SABS;
  - The requirement for goods and services not explicitly listed in the SABS to be agreed upon by the insurer as "essential";
  - A reduction of the standard duration of medical, rehabilitation and attendant care benefit to five years for all claimants except children;
  - The definition of the amount payable to a professional attendant care provider to be the amount for actual services rendered subject to the monthly amounts determined by an assessment.
  - The following changes apply to all policies issued or renewed on or after June 1, 2016 for the Optional Accident Benefits coverages:
  - Introduction of a new optional combined medical, rehabilitation and attendant care benefit of $130,000 for non-catastrophic injuries which increases the $65,000 limit; the optional

combined medical, rehabilitation and attendant care benefits of $1 million for any injury remains;

- Introduction of a new optional catastrophic benefit of an additional $1 million which, if purchased, can be combined with the current $1 million optional medical, rehabilitation and attendant care benefit for any injury.

Comprehensive

- A change to a standard $500 deductible for the Comprehensive coverage, from $300, for policies issued or renewed on or after June 1, 2016.

While the reported claims data experience may partially reflect the effect of amended regulations for the SABS benefit level changes and adjustments to the deductible and monetary threshold as a result of automobile insurance reforms, no adjustment to **implied/selected incurred** claim amount factors was made to estimate the impact of the above reforms.

DATA ADJUSTMENTS

1. 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.

2. The **implied/selected 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, arising from a number of sources, including the following:

   - A major writer has changed its case reserving protocol and claims handling for Bodily Injury and Accident Benefits claims, which results in a large increase in the number of claims reported for accident half-years 2016-2 to 2017-2 where the case reserve is $1 without any payment.

   - A major writer confirmed its change in claims handling practices for Bodily Injury, which results in larger than historical claims closures across the diagonal of the 2016-2 Bodily Injury claim count triangle.

     This same major writer reported significantly higher incurred claim amounts across the reporting period 2017-1 and later diagonals in the Bodily Injury triangle. This writer confirmed that its recent changes in case reserve practices are the cause of the higher reported incurred amount. GISA obtained further information from this writer and GISA's consulting actuary has accounted for this impact in the factor analysis. **As at 2020-1, no further adjustments were required.**

   - An unusual increase in claim counts for yet another major writer was noted for Bodily Injury for 2015-2 at the 6-month development stage. This has been confirmed as a result of a temporary change in its claims handling, which created significant claims backlog mostly impacting accident half-year 2015-2.

     This major writer made further changes to its claim handling practices, which resulted in continued high claim counts for accident half-years 2016-1 and later at the 6-month development stage.

   - A major writer has changed its case reserving protocol for Bodily Injury Kind of Loss as of Accident Year 2015-1 and is now reporting lower incurred claim counts and lower incurred claim amounts at earlier ages of development.

   Users should exercise caution when using this data.

LOSS DEVELOPMENT FACTORS

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 these 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 Exhibits for the province of Ontario.

For the selection of the Ultimate factors for Private Passenger excluding Farmers, refer to the report "Valuation of Ultimates Report on Implied Incurred Count and Loss Factors for Application in December 31, 2025 Exhibits to All-Industry Ontario Automobile Insurance Private Passenger (excluding Farmers) Class of Business as of the Valuation Date December 31, 2025" prepared by GISA's consultation actuary (Ernst & Young LLP).

For Commercial Automobile and Motorcycles including All Terrain Vehicles, generally, for each Coverage/Kind of Loss, age-to-age factors were selected as the arithmetic average of the latest six factors. For the first factor, in recognition of seasonality, generally the average of the latest three factors relating to the same half year was selected. Final selected factors were sometimes modified by judgment, especially in regard to the early factors and the tail factors.

Cumulative factors at the coverage level were derived from cumulative factors at the Coverage/Kind of Loss level by weighting using incurred-to-date weights, suppressing some claim counts as appropriate.

Under OMPP and Bill 164, there were changes in the required statistical coding for claims which expanded the number of Kind of Loss codes significantly. In order to make claims statistics after the introduction of OMPP, Bill 164, Bill 59 and Bill 198 fairly comparable to the corresponding statistics prior to OMPP, Bill 59, Bill 164 and Bill 198, a conversion mapping new Kind of Loss codes to Tort Kind of Loss codes, suppressing claim counts in some cases was carried out on the raw data prior to analysis. For details see "Notes to Users" included in the Loss Development Exhibits.

A new Statutory Accident Benefits Schedule ("SABS") was effective September 1, 2010. The new SABS does not apply to the calculation of benefit entitlements for accidents occurring before September 1, 2010. The new SABS, however, governs most claims processing and most calculations of amounts payable to establish benefit entitlements as of September 1, 2010 regardless of the date of accident. The expectation was that the ultimate severity for certain AB sub-coverage groups would be lower under the new SABS. The initial expectation was that the savings in Accident Benefits claim costs would be somewhat offset by a shifting increase in Tort BI claim costs. However, based on post-reform loss experiences, there was no apparent shift in claim costs from AB to Tort BI.

Bill 15 included various amendments to (i) improve the efficiency of the Ontario Automobile Dispute Resolution System ("DRS") for statutory Accident Benefits, (ii) regulate the Tow and Storage Industry as well as licensing of insurance agents and adjusters, and (iii) change the prejudgment interest rate on general damages for non-pecuniary awards as well as the interest rate on disputes under the SABS. The changes made to the prejudgment interest rate and the SABS interest rate came into effect January 1, 2015.

Bill 91 proposed a number of amendments to regulations made under the Insurance Act including updating the Catastrophic Impairment Definition, changes to SABS benefit levels, and adjustments to the deductible and monetary threshold, beyond which the tort deductible does not apply, to reflect inflation. The amended

regulations for the SAB benefit level changes came into effect on June 1, 2016 while the tort deductible changes and the monetary threshold change came into effect August 1, 2015.

No adjustment to implied/selected incurred claim amount factors was made to estimate the impact of the above reforms.

Users should exercise caution when interpreting the estimated ultimate loss experience.

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.	Private Passenger Motorcycles	P.P. Motorcycle including All Terrain Vehicles
d.	All Terrain Vehicles	P.P. Motorcycle including All Terrain Vehicles
e.	Farmers Private Passenger	Private Passenger
f.	Snow Vehicles	Private Passenger
g.	Antiques and Motorhomes	Private Passenger
h.	All Other Types of Vehicles	Commercial

Development factors for categories a., b., c. including d. above are derived from the underlying data for the category. These factors are applied to all other types of vehicles (i.e., categories e. to h.) 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.

Private Passenger Automobile excluding Farmers
Implied 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	1.0314	1.0000	1.0000	1.0166	0.9805	0.9679	0.9823	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0478	1.0000	1.0000	1.0250	0.9902	0.9801	0.9847	1.0001	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.0783	1.0000	1.0000	1.0353	1.0186	1.0113	0.9994	1.0003	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.1678	1.0021	1.0002	1.0791	1.0750	1.0278	1.0109	1.0004	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.2442	1.0101	1.0005	1.1017	1.1653	1.0432	1.0344	1.0007	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.4802	1.0497	1.0009	1.2047	1.2470	1.1247	1.1021	1.0014	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.7810	1.1545	1.0017	1.2853	1.3487	1.4760	1.4243	1.0016	1.0000	1.0000	1.0077
20242	2.0922	1.3098	1.0032	1.3832	1.4680	1.8340	1.7403	1.0019	0.9985	1.0000	1.0148
20251	2.8346	1.6306	1.0080	1.4774	1.7147	2.3485	2.2457	1.0040	0.9947	1.0010	1.0193
20252	4.1990	2.1613	1.1033	1.8159	2.4631	3.9855	4.1362	1.0533	1.0495	1.0854	1.0995
					Incurred Number of Claims						
20211	0.9318	1.0000	1.0000	0.9967	0.9962	0.9975	0.7264	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	0.9173	1.0000	1.0000	0.9957	0.9951	0.9969	0.6680	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	0.9037	1.0000	1.0000	0.9955	0.9943	0.9960	0.6088	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.8898	1.0003	1.0000	0.9938	0.9917	0.9939	0.5513	1.0000	1.0000	1.0001	1.0000
20231	0.8809	1.0032	1.0000	0.9940	0.9895	0.9927	0.5023	1.0000	1.0000	1.0002	1.0000
20232	0.8772	1.0083	1.0000	0.9930	0.9900	0.9902	0.4862	1.0000	1.0001	1.0005	1.0000
20241	0.9755	1.0470	1.0002	1.0007	0.9947	0.9872	0.7175	1.0000	1.0002	1.0011	1.0000
20242	1.0560	1.1160	1.0010	1.0074	0.9920	0.9817	0.8695	0.9991	1.0011	1.0034	1.0000
20251	1.0353	1.2292	1.0037	1.0114	0.9838	0.9773	1.0266	0.9997	1.0039	1.0132	1.0034
20252	0.9610	1.3279	1.0616	1.0625	0.9785	1.1265	1.4304	0.9840	1.0490	1.1241	1.0185

Private Passenger Automobile excluding Farmers
Implied 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											
2021	1.0416	1.0000	1.0000	1.0219	0.9865	0.9757	0.9837	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1295	1.0012	1.0001	1.0599	1.0504	1.0206	1.0060	1.0004	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.3714	1.0310	1.0007	1.1567	1.2083	1.0880	1.0751	1.0011	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.9405	1.2290	1.0025	1.3366	1.4104	1.6719	1.5599	1.0017	0.9992	1.0000	1.0131
2025	3.4585	1.8620	1.0551	1.6413	2.0589	3.1497	3.2153	1.0284	1.0216	1.0414	1.0386
Incurred Number of Claims											
2021	0.9228	1.0000	1.0000	0.9961	0.9955	0.9972	0.6899	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	0.8957	1.0002	1.0000	0.9946	0.9929	0.9949	0.5764	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	0.8788	1.0059	1.0000	0.9935	0.9897	0.9913	0.4936	1.0000	1.0001	1.0003	1.0000
2024	1.0174	1.0803	1.0006	1.0042	0.9932	0.9843	0.7906	0.9995	1.0007	1.0023	1.0000
2025	0.9921	1.2760	1.0326	1.0370	0.9810	1.0537	1.2279	0.9918	1.0258	1.0654	1.0084

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	1.1030	1.0000	1.0000	1.0670	1.0040	0.9040	0.9810	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.1390	1.0000	1.0000	1.0850	1.0060	0.9120	0.9830	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.1970	0.9940	1.0000	1.1250	1.0310	0.9330	0.9980	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.2600	0.9870	1.0000	1.1620	1.0760	0.9450	1.0090	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.3760	0.9820	1.0000	1.2180	1.1330	1.0180	1.0320	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.5660	0.9990	1.0000	1.3420	1.2110	1.1450	1.0990	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.8540	1.0380	1.0000	1.4350	1.2810	1.4940	1.4200	0.9980	1.0000	1.0000	1.0080
20242	2.1860	1.1350	1.0040	1.6460	1.3690	1.9680	1.7350	1.0050	0.9990	1.0010	1.0150
20251	2.6850	1.3290	1.0220	1.7250	1.5440	2.4950	2.2380	1.0220	0.9970	1.0150	1.0190
20252	4.3910	2.4790	1.2200	2.4210	2.0710	4.3240	4.1220	1.2800	1.1780	1.2180	1.1000
Incurred Number of Claims											
20211	0.9370	1.0000	1.0000	0.9930	0.9990	1.0000	0.7260	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	0.9270	1.0000	1.0000	0.9910	0.9950	1.0000	0.6680	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	0.9170	0.9980	1.0000	0.9900	0.9920	1.0000	0.6090	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.9060	0.9980	1.0000	0.9870	0.9860	1.0000	0.5520	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	0.8980	1.0000	1.0000	0.9870	0.9810	1.0000	0.5030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	0.9150	1.0050	1.0000	0.9880	0.9700	1.0000	0.4870	1.0010	1.0000	1.0010	1.0000
20241	0.9760	1.0470	1.0000	1.0000	0.9770	1.0060	0.7190	1.0010	1.0010	1.0010	1.0000
20242	1.0170	1.1460	1.0020	1.0140	0.9740	1.0030	0.8710	0.9990	1.0020	1.0050	1.0000
20251	1.0380	1.3270	1.0100	1.0330	0.9450	1.0460	1.0290	0.9960	1.0060	1.0160	1.0030
20252	1.1420	1.9720	1.0870	1.1390	0.9450	1.2990	1.4330	0.9900	1.0600	1.0990	1.0180

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											
2021	1.1240	1.0000	1.0000	1.0780	1.0050	0.9080	0.9820	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.2310	0.9900	1.0000	1.1450	1.0550	0.9400	1.0030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.4790	0.9900	1.0000	1.2840	1.1770	1.0880	1.0470	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	2.0380	1.0840	1.0020	1.5490	1.3270	1.7590	1.5360	1.0020	1.0000	1.0010	1.0150
2025	3.4110	1.7510	1.1200	2.0450	1.7700	2.7650	2.2790	1.1560	1.0840	1.1060	1.1000
Incurred Number of Claims											
2021	0.9310	1.0000	1.0000	0.9910	0.9970	1.0000	0.6830	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	0.9110	0.9980	1.0000	0.9880	0.9890	1.0000	0.5680	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	0.9070	1.0030	1.0000	0.9880	0.9750	1.0000	0.4970	1.0010	1.0000	1.0010	1.0000
2024	0.9980	1.0970	1.0010	1.0070	0.9750	1.0040	0.8200	1.0000	1.0020	1.0030	1.0000
2025	1.0940	1.6120	1.0480	1.0860	0.9450	1.1590	1.1220	0.9930	1.0320	1.0540	1.0180

Private Passenger Motorcycle including All Terrain Vehicles
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	1.0500	1.0000	1.0000	1.0400	0.8600	0.9530	0.9810	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0590	1.0000	1.0000	1.0450	0.8320	0.9370	0.9830	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.1270	1.0000	1.0000	1.0560	0.8210	0.9230	0.9980	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.1910	1.0000	1.0000	1.1410	0.8090	0.9050	1.0090	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.3090	1.0490	1.0000	1.1920	0.8120	0.9080	1.0320	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	1.4520	1.0550	1.0000	1.2930	0.8350	0.9430	1.0990	1.0010	1.0000	1.0000	1.0000
20241	1.6070	1.1520	1.0020	1.4160	0.8480	1.1370	1.4200	1.0000	1.0020	1.0000	1.0000
20242	1.8310	1.1850	1.0020	1.4910	0.8520	1.3940	1.7350	0.9970	1.0000	1.0010	1.0020
20251	2.2480	1.1380	1.0170	1.6240	0.8700	1.7830	2.2380	1.0020	1.0080	1.0000	1.0180
20252	3.7320	1.5260	1.1120	2.3910	1.0410	3.2830	4.1220	1.0160	1.0260	1.0350	0.9300
Incurred Number of Claims											
20211	0.9500	1.0000	1.0000	0.9950	0.9960	1.0000	0.7260	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	0.9250	1.0000	1.0000	0.9930	0.9930	1.0000	0.6680	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	0.9180	1.0000	1.0000	0.9970	0.9900	1.0000	0.6090	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.8850	1.0000	1.0000	0.9900	0.9850	1.0000	0.5520	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	0.8890	1.0170	1.0000	0.9930	0.9800	1.0000	0.5030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	0.8710	1.0350	1.0000	0.9880	0.9720	1.0000	0.4870	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20241	0.9980	1.0760	1.0000	1.0020	0.9690	1.0000	0.7190	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20242	1.0460	1.1220	1.0000	1.0080	0.9460	1.0000	0.8710	1.0020	1.0010	1.0000	1.0000
20251	1.0600	1.1050	1.0000	1.0080	0.9200	1.0270	1.0290	0.9960	1.0020	1.0010	1.0000
20252	0.9460	1.2760	1.0250	1.0260	0.9390	1.2320	1.4330	0.9970	1.0350	1.0330	1.0000

Private Passenger Motorcycle including All Terrain Vehicles
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											
2021	1.0550	1.0000	1.0000	1.0430	0.8420	0.9430	0.9820	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1830	1.0000	1.0000	1.1250	0.8130	0.9080	1.0080	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.4030	1.0530	1.0000	1.2570	0.8280	0.9300	1.0740	1.0010	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.7350	1.1740	1.0020	1.4610	0.8510	1.3020	1.7080	0.9980	1.0010	1.0010	1.0000
2025	3.2110	1.3730	1.0790	2.1230	0.9760	2.6570	3.3460	1.0100	1.0190	1.0200	0.9500
Incurred Number of Claims											
2021	0.9340	1.0000	1.0000	0.9940	0.9940	1.0000	0.6950	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	0.8910	1.0000	1.0000	0.9930	0.9860	1.0000	0.5630	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	0.8770	1.0260	1.0000	0.9900	0.9750	1.0000	0.4940	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2024	1.0240	1.1110	1.0000	1.0060	0.9540	1.0000	0.8440	1.0010	1.0010	1.0000	1.0000
2025	0.9780	1.2060	1.0160	1.0200	0.9320	1.1590	1.3090	0.9970	1.0200	1.0190	1.0000

OTHER FACTORS

1. UNALLOCATED LOSS ADJUSTMENT EXPENSE FACTORS

Accident Year	Factor
2021	1.1356
2022	1.1172
2023	1.1172 *
2024	1.1198
2025	**1.1189**

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

2. ASSESSMENT OF HEALTH SYSTEM COSTS

Effective November 1, 1996, under an Agreement between the Ministry of Health and the insurance industry, $80 million began to be assessed on an annual fiscal year (ending March 31) basis for expenses incurred under Acts and programs administered by the Ministry of Health. For the 1996 calendar/accident year, the assessment charge for health system costs was $13 1/3 million on a pro-rata basis. For the 1998 to 2006 fiscal years (ending March 31), the assessment charge for health system costs was $80 million per year. Effective October 1, 2006, Ontario Regulation 401/96 made under the Insurance Act concerning health assessment costs was amended by Ontario Regulation 429/06, to increase the annual levy to $142.3 million for fiscal years (ending March 31) 2007 and subsequent years. Each insurer's share of the assessment is based on their portion of all direct written automobile insurance premiums for all motor vehicle liability policies issued in Ontario, as specified under O. Reg 401/96. Factors are not applied to the

exhibits to reflect the health costs.

3. THE ONTARIO HARMONIZED SALES TAX

Effective July 1, 2010, the Ontario Retail Sales Tax was harmonized with the Goods and Services Tax (GST) resulting in an Ontario Harmonized Sales Tax ("OHST"). The OHST resulted in additional claims costs for Ontario automobile insurers including claims that were open as of July 1, 2010. No adjustment factors have been applied to the prior period claim costs, as may be required for rate level calculations, to restate these costs on a basis in line with this change. Individual companies may have adjusted their reserves to reflect this change.

1. COVERAGES

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

Third Party Liability - provides coverage for legal responsibility to others arising from an automobile accident causing death or injury to persons or damage to their property. The introduction of Bill 68 (Ontario Motorist Protection Plan - OMPP) on June 22, 1990, Bill 164 on January 1, 1994, Bill 59 on November 1, 1996 and Bill 198 on, October 1, 2003 and the reforms introduced on September 1, 2010 have resulted in substantial changes to this coverage.

Under Bills 68 and 164, Tort compensation is subject to a threshold, and under Bill 59 and Bill 198 it is subject to certain limitations. Property Damage - Direct Compensation provides coverage to the insured vehicle rather than third party vehicles.

Experience for this coverage is exhibited as individual subcoverages and total coverage:

- Bodily Injury including Loss Transfer
- Property Damage – Tort
- Property Damage – Direct Compensation
- Total of the above mentioned subcoverages

Effective March 1, 1981, the Ontario Compulsory minimum Third Party Liability Limit is $200,000.

All Third Party Liability Coverage codes are included except Excess Liability, O.P.C.F. Nº 7.

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

Accident Benefits - the following outlines the benefits that are provided under this coverage.

Supplementary Medical, Rehabilitation and Attendant Care Benefits - provide coverage for medical, rehabilitation and attendant care expenses incurred when insured persons sustain physical, psychological or mental injury as a result of automobile accident, in excess of provincial medical plan and any other medical coverage plan.

Funeral Expenses - cover funeral expenses with respect to each insured person killed in an automobile accident.

Death Benefits - provide money to survivors of a person who is killed in an automobile accident.

Disability Benefits - compensate insured persons for loss of income or their inability to carry on normal activities.

Miscellaneous Benefits - cover goods and services, whether medical or non-medical in nature, which the insured person requires because of the accident.

Supplementary Benefits - for automobile accident occurring in Quebec, an insured may elect to

receive the benefits payable to residents of Quebec under the Quebec Automobile Insurance Act, instead of the Ontario benefits.

The Ontario Motorist Protection Plan enhanced the accident benefits in order to reduce litigation and expedite the delivery of benefits. Bill 164 provided a comprehensive compensation package for economic loss and increased the benefits offered under OMPP. Bill 59 reduced the basic accident benefits and restored tort rights for significant economic loss. Bill 198 and its associated reforms introduced pre-approved frameworks for WAD I ans WAD II injuries, as well as a number of tort and other reforms. The Auto reforms effective September 1, 2010 created a new Minor Injury Guideline and reduced some basic Accident Benefits coverages.

The Accident Benefits sub-coverages most affected by Bills 68 (OMPP), 164, 59 and 198 are medical, rehabilitation and income replacement. One should refer to the accident benefits schedules in the relevant Ontario Regulations for details regarding sub-coverages and benefit levels under OMPP, Bill 164 and Bill 59.

Uninsured Automobile - includes the cost of the benefits a person may be legally entitled to recover from the owner or driver of an uninsured automobile or an unidentified automobile for bodily injury, death and property damage, however, property damage caused by an unidentified automobile is not covered.

Underinsured Motorist - provides family coverage to recover from an inadequately insured motorist, compensatory damages in respect of bodily injury or death sustained by an insured person by accident arising out of the use or operation of an automobile.

All Perils - covers accidental damage to the vehicle insured on an all risk basis and includes Collision and Comprehensive coverages - subject to a deductible amount.

Collision - covers at-fault accidental damage to the vehicle insured resulting from collision with another car or another object, or by upset - subject to a deductible amount.

Comprehensive - covers the vehicle insured on an all risk basis against accidental damage, other than by Collision - subject to a deductible amount.

Specified Perils - covers the vehicle insured on a named perils basis against accidental damage caused by fire, theft and other specific perils - subject to a deductible amount.

2. COLUMN HEADINGS

Number of Written Vehicles It 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 It 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 flat 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 in March 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 Ontario 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 cost 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 (including the Ontario Health Levy, Provincial and Federal taxes, marketing costs and general administration expenses) are excluded.

BACKGROUND

General

On April 1, 2006, the General Insurance Statistical Agency (GISA) was appointed as the statistical agent by participating insurance regulatory authorities[1] 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[3].

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

[2] Automobile Statistical Plan (ASP), Ontario Commercial Liability Statistical Plan (CLSP-stopped as of December 2022) and the former Ontario Statutory Accident Benefits Statistical Plan (OSABSP) which was discontinued at the end of 2012.

[3] See 1

BACKGROUND

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.

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 exhibits are available on the GISA website, www.gisa.ca

EXHIBIT CONTENT DEFINITIONS AND CSV FILE RECORD LAYOUT

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 27

Données manquantes à la date limite 28

Remarques à l'intention des utilisateurs - Contexte 29

Remarques à l'intention des utilisateurs - Réformes législatives 31

Ajustements des données 34

Coefficients

- Coefficients d'évolution 35
  - Voitures de tourisme, sauf les véhicules d'exploitation agricole 37
  - Véhicules utilitaires 39
  - Motocyclettes de tourisme, y compris les véhicules tout-terrain 41
- Autres coefficients
  - Coefficients de frais de rajustement des sinistres non imputés 43
  - Impôt-santé 43
  - Taxe de vente harmonisée en Ontario 43

Résultats présentés

- Garanties 45
- En-têtes de colonnes 47

Vue d'ensemble 49

Définitions explicatives des tableaux et format d'renseignements des fichiers CSV 51

LISTE DES TABLEAUX

Pour les données de fin d'année 2025, l'ASAG exige et publie les huit tableaux standards.

- Évolution des sinistres
- Rapport sinistres-primes réel
- Analyse Spéciale de RTA
- Territoires statistiques inclus sinistres importants en responsabilité civile
- Catégories de véhicules inclus sinistres importants en responsabilité civile
- Répartition des sinistres en fonction de leur taille
- Catégories de conducteurs/véhicules
- 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 17 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) de l'Ontario qui proviennent des déclarations de 2025:

	(000$)
Primes souscrites :	40,512
Sinistres et frais réglés :	20,165
Sinistres et frais non réglés en date du 31 décembre :	20,945

Un petit nombre de données non corrigées des déclarations des années précédentes demeurent 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.

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS-CONTEXTE

1. 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 (voir la section Ajustements des données pour de plus amples détails).

2. 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.

3. 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.

   Pour la catégorie des voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole), les coefficients de matérialisation implicites des sinistres subis et les coefficients de matérialisation implicites des réclamations subies ont été basés sur le **« Rapport sur l'estimation des règlements finaux à l'égard des coefficients du nombre et des montants des sinistres subis applicables aux tableaux du 31 décembre 2025 concernant l'Assurance automobile pour toute l'industrie en Ontario pour la catégorie des voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole) à la date d'évaluation du 31 décembre 2025 »** préparés par l'actuaire-conseil de l'ASAG (Ernst & Young, s.r.l). **Un résumé des coefficients de matérialisation implicites des sinistres subis est fourni dans les pages à cet effet.**

   Veuillez noter que les méthodologies et les hypothèses utilisées pour estimer le nombre de sinistres et le montant des pertes finaux ont changé pour diverses garanties. Veuillez-vous référer à la Section 3 du Rapport pour plus de détails.

   Pour la catégorie les véhicules utilitaires et les motocyclettes y compris toutes les catégories de véhicules tout-terrain, les coefficients de matérialisation des sinistres subis et les coefficients de matérialisation des réclamations subies ont été basés sur le **« Rapport sur les coefficients d'évolution des sinistres encourus à l'égard des coefficients du nombre et des montants des sinistres encourus applicables aux tableaux du 31 décembre 2025 concernant l'Assurance automobile à l'échelle de l'industrie en Ontario pour la catégorie les véhicules utilitaires et les motocyclettes y compris toutes les catégories de véhicules tout-terrain à la date d'évaluation du 31 décembre 2025 »** préparés par l'actuaire-conseil de l'ASAG (Ernst & Young, s.r.l). Un résumé des coefficients de matérialisation sélectionnés est fourni dans les pages à cet effet.

4. 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 la province de l'Ontario.

5. Les ajustements apportés à la fréquence des sinistres reposent sur les coefficients de matérialisation des sinistres et les frais de rajustement des sinistres non imputés (FRSNI). Les coefficients pour les FRSNI sont fournis dans la page à cet effet.

6. 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), les frais généraux et la cotisation aux soins de santé de l'Ontario. 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.

7. 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 dommages corporels 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.

8. 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.

9. Les lecteurs de ce rapport devraient considérer le rapport des sinistres aux primes réel de 2021 comme une anomalie due à la COVID-19 et s'attendre à ce que la forte baisse du rapport des sinistres aux primes s'inverse une fois que les niveaux de trafic et les montants des sinistres reviendront aux niveaux plus typiques observés avant la pandémie. Les réductions temporaires des primes liées à la pandémie qui ont été offertes par les assureurs devraient également s'inverser à mesure que les coûts des sinistres prévus évoluent vers des conditions pré-pandémiques.

    - Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré que la COVID-19 est une pandémie. Suite à cette déclaration, les gouvernements de l'Ontario et fédéral ont institué divers décrets d'urgence pour contrôler la propagation de la COVID-19.

    - Les ordonnances du gouvernement et les décisions personnelles visant à minimiser l'exposition au COVID-19 ont entraîné une réduction de la circulation en 2020 et 2021. La réduction variait selon le mois et l'emplacement à travers la province. La réduction du nombre de sinistres déclarés et des montants des sinistres subis en 2021 est largement attribuée à la réduction des niveaux de trafic due à la pandémie.

    - En réponse à la réduction de l'utilisation automobile par les assurés et à l'incertitude économique générale, les assureurs ont réagi en offrant des rabais, des réductions de taux et en modifiant les niveaux de plafonnement, entre autres. De plus, les assurés ont initié des réductions au niveau de leur garantie. Les mesures prises par les assureurs et les assurés étaient généralement de nature temporaire en raison de l'incertitude de la durée et de la gravité de la pandémie. Ces actions ont eu un effet modérateur sur le taux global d'augmentation des primes.

    - L'établissement des primes est de nature prospective et comprends un processus d'approbation de dépôt de taux qui commence des mois avant l'entrée en vigueur des nouveaux taux de prime. Les primes acquises pour 2021 sont une moyenne des primes souscrites en 2020 et 2021.

REMARQUES À L'INTENTION DES UTILISATEURS-RÉFORMES LÉGISLATIVES

1. Historique des réformes

En 1990, le gouvernement de l'Ontario a présenté le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario (PRAO) qui, entre autres changements, a introduit un système de couverture des indemnités d'accident sans égard à la responsabilité élargi et un système de responsabilité délictuelle verbal limitant l'accès au délit. Depuis lors, de nombreux changements législatifs ont été introduits en Ontario. Certains de ces changements sont énumérés ici-bas:

- Projet de loi 164 (Janvier 1994) – resserrement des règles entourant le droit d'intenter une action en dommages-intérêts économiques et non monétaires, et élargissement d'un système complet de prestations sans égard à la faute.

- Projet de loi 59 (Novembre 1996) – a renversé certaines des règles plus strictes en matière de responsabilité délictuelle prévues par le projet de loi 164, tout en s'éloignant des avantages des prestations sans égard à la faute du projet de loi 164.

- Projet de loi 198/Projet de loi 5 (Octobre 2003) – a introduit (i) des mesures pour contrôler les coûts des blessures corporelles en modifiant la définition du seuil et en augmentant la franchise et (ii) l'annexe sur les indemnités d'accident légales (AIAL).

- Règlement 34/10 (Septembre 2010) – a modifié l'AIAL avec des prestations réduites.

- Projet de loi 15 (Janvier 2015) – a introduit des modifications visant à améliorer l'efficacité, la réglementation et l'octroi de licences aux fournisseurs tiers; a réduit le taux d'intérêt antérieur au jugement sur les dommages-intérêts généraux pour les indemnités non monétaires, ainsi que pour les litiges en vertu de l'AIAL.

- Projet de loi 91 (introduit par étapes) - comprenait des modifications à la franchise et au seuil de responsabilité délictuelle à compter d'août 2015; a révisé la définition de la déficience invalidante et les modifications du niveau des prestations de l'AIAL pour les polices émises ou renouvelées à compter de juin 2016.

2. Législation actuelle

En 2013, le gouvernement a annoncé une stratégie de réduction des coûts et des tarifs qui comprenait une série de mesures visant à réduire les coûts et à améliorer la durabilité du système d'assurance automobile. La stratégie de réduction des coûts et des tarifs a entraîné de graves modifications réglementaires et d'autres changements. Les éléments suivants décrivent les principaux changements particuliers introduits en vertu des projets de loi 15 et 91 par garantie:

Blessures corporelles

- Le 1er janvier 2015, l'entrée en vigueur de la baisse des taux d'intérêt avant jugement de 5% à 1,3%; et le taux sera soumis à des révisions trimestrielles par la suite avec des mises à jour basées sur les taux d'intérêt affichés sur le site web du ministère du Procureur général.
- À compter du 1er août 2015, une augmentation de la franchise sur les indemnités accordées par le tribunal pour perte non monétaire de 30 000 $ à 36 540 $ et en vertu de la Loi sur le droit de la famille de 15 000 $ à 18 270 $; indexé chaque année à partir du 1er janvier.
- À compter du 1er août 2015, une augmentation du seuil monétaire au-delà duquel la responsabilité délictuelle pour perte non monétaire ne s'applique pas à 121 799 $ et en vertu de la Loi sur le droit de la famille ne s'applique pas à 60 899 $; indexé chaque année à partir du 1er janvier.
- Une modification a été introduite afin de tenir compte de la franchise en matière délictuelle, le cas échéant, lors de la détermination du droit d'une partie aux dépens dans une action en dommages corporels.

Indemnités d'accident

- Le 1er janvier 2015, une baisse du taux d'intérêt de l'Annexe sur les indemnités d'accident légales (AIAL) pour les paiements en souffrance à 1,3% est entrée en vigueur; et le taux est sujet à des ajustements trimestriels avec des mises à jour basées sur les taux d'intérêt affichés sur le site web du ministère du Procureur général.
- Le 1er avril 2016, le système de règlement des différends (SRD) de la Commission des services financiers de l'Ontario (CSFO) a été remplacé par un système sous le Tribunal d'appel des permis et du Tribunal de la sécurité Ontario, par les Tribunaux de la sécurité, des appels en matière de permis et des normes Ontario (TSAPNO); ce changement comprenait l'exigence que tous les différends relatifs à l'AIAL soient résolus par l'entremise de TSAPNO et supprimait l'accès aux tribunaux (délit) qui existait antérieurement sous le régime SRD de la CSFO.
- Tous les contrats émis ou renouvelés le 1er juin 2016 ou après sont soumis à:
  - Une réduction du niveau standard des prestations pour déficiences catastrophiques de 2 millions de dollars (soins auxiliaires et soins médicaux et de réadaptation) à une limite combinée de 1 million de dollars;
  - L'élimination des soins auxiliaires en tant qu'indemnité distincte de 36 000 $ en un nouveau groupe combiné d'avantages standard pour les soins médicaux, la réadaptation et les soins auxiliaires de 65 000 $;
  - Une réduction de la période d'attente pour les prestations pour les non-salariés de six mois à 4 semaines et une limitation de la durée des prestations pour les non-salariés à deux ans;
  - Un amendement à la définition de la déficience catastrophique dans l'AIAL;

- L'exigence que les biens et services ne figurant pas explicitement dans l'AIAL doivent être acceptés par l'assureur comme « essentiels »;
- Une réduction de la durée standard des prestations médicales, de réadaptation et de soins auxiliaires à cinq ans pour tous les demandeurs, à l'exception des enfants;
- La définition du montant payable à un professionnel des soins auxiliaires comme étant le montant des services réels rendus sous réserve des montants mensuels déterminés par une évaluation.

- Les modifications suivantes s'appliquent à toutes les contrats émis ou renouvelés à compter du 1er juin 2016 pour les garanties d'indemnités d'accident facultative:

  - Introduction d'une nouvelle prestation facultative combinée de 130 000 $ pour frais médicaux, de réadaptation et de soins auxiliaires pour les blessures non catastrophiques, ce qui augmente la limite de 65 000 $; les prestations facultatives combinées de 1 million de dollars pour frais médicaux, de réadaptation et de soins auxiliaires pour toute blessure subsistent;
  - Introduction d'une nouvelle prestation catastrophique facultative d'un million de dollars supplémentaires qui, si elle est achetée, peut être combinée avec la prestation facultative actuelle de 1 million de dollars pour frais médicaux, de réadaptation et de soins auxiliaires pour toute blessure.

<u>Accident sans collision ni versement</u>

- Un changement à la franchise standard, passant de 300 $ à 500 $ pour la garantie accident sans collision ni versement, pour les contrats émis ou renouvelés le 1er juin 2016 ou après.

Bien que l'expérience des données sur les sinistres déclarés puisse refléter en partie l'effet des modifications de la réglementation sur les modifications du niveau des prestations de l'AIAL et des ajustements de la franchise et du seuil monétaire à la suite des réformes de l'assurance automobile, aucun ajustement sur les coefficients **implicites/encourus sélectionnés** relatifs au montant des sinistres subis n'a été effectué pour estimer l'impact des réformes ci-dessus.

AJUSTEMENTS DES DONNÉES

1. 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.

2. **Les coefficients implicites/encourus sélectionnés** du nombre de sinistres et les montants des sinistres subis, ainsi que le nombre et le montant des sinistres finaux dérivés, pour les périodes les plus récentes sont soumis à un degré d'incertitude supplémentaire par rapport à la normale, résultant de plusieurs sources, notamment les suivantes:

   - Un important assureur a modifié son protocole de constitution des provisions et le traitement des demandes d'indemnisation pour blessures corporelles et indemnités d'accident, ce qui se traduit par une forte augmentation du nombre de sinistres déclarés pour les semestres d'accident 2016-2 à 2017-2 où les provisions sont de 1 $ sans aucun paiement.

   - Un important assureur a confirmé un changement dans ses pratiques de traitement des sinistres pour blessures corporelles, ce qui se traduit par une augmentation des sinistres réglés plus grande que l'historique dans la diagonale du triangle du nombre de sinistres pour blessures corporelles 2016-2.

     Ce même important assureur a déclaré des montants de sinistres subis beaucoup plus élevés au cours de la période de déclaration 2017-1 et des diagonales ultérieures dans le triangle des blessures corporelles. Cet important assureur a confirmé que les récents changements dans ses pratiques en matière de réserves sont la cause de l'augmentation du montant subi déclaré. L'ASAG a obtenu de plus amples informations de cet important assureur et l'actuaire-conseil de l'ASAG a tenu compte de cet impact dans l'analyse factorielle. **En 2020-1, aucun autre ajustement n'a été nécessaire.**

   - Une augmentation inhabituelle du nombre de sinistres pour un autre important assureur a été notée pour les blessures corporelles pour 2015-2 au stade d'évolution de 6 mois. Cela a été confirmé à la suite d'un changement temporaire dans le traitement des demandes d'indemnisation, qui a créé un arriéré important de demandes d'indemnisation, affectant principalement le semestre de survenance 2015-2.

     Cet important assureur a apporté d'autres modifications à ses pratiques de traitement des sinistres, ce qui a encore entraîné un nombre élevé de réclamations pour les semestres d'accident 2016-1 et après au stade d'évolution de 6 mois.

   - Un important assureur a modifié son protocole de calcul des provisions techniques pour le genre de sinistre blessures corporelles à compter de l'année de survenance 2015-1 et rapporte maintenant une diminution du nombre de sinistres subis et des montants de sinistres subis à des âges de matérialisation plus récents.

   Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lors de l'analyse de ces données.

COEFFICIENTS D'ÉVOLUTION

Les données sous-jacentes qui ont servi à établir ces coefficients sont les données brutes des triangles d'évolution du montant des sinistres encourus et du nombre de sinistres encourus par semestre d'accident et intervalles semestriels à l'égard de chacune des trois catégories de véhicules susmentionnées et en fonction de la Garantie et du Genre de sinistre. Ces données, qui sont celles des semestres d'accident 2011-1 à 2025-2 inclusivement, proviennent du tableau sur l'évolution des sinistres, pour la province de l'Ontario.

Pour la catégorie des voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole), les coefficients de matérialisation implicites des sinistres subis et les coefficients de matérialisation implicites des réclamations subies ont été basés sur le « Rapport sur l'estimation des règlements finaux à l'égard des coefficients du nombre et des montants des sinistres subis applicables aux tableaux du 31 décembre 2025 concernant l'Assurance automobile pour toute l'industrie en Ontario pour la catégorie des voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole) à la date d'évaluation du 31 décembre 2025 » préparés par l'actuaire-conseil de l'ASAG (Ernst & Young, s.r.l).

Pour les catégories des véhicules utilitaires et les motocyclettes incluant les véhicules tout-terrain, en règle générale, les coefficients période sur période de chaque Garantie et de chaque Genre de sinistre représentent la moyenne arithmétique des six derniers coefficients. Afin de tenir compte de l'aspect saisonnier, le premier coefficient était habituellement constitué de la moyenne des trois derniers coefficients reliés au même semestre. Les coefficients retenus ont parfois été modifiés pour faire preuve de bon sens, en particulier les coefficients s'appliquant aux sinistres subis dans les premières années et ceux imputés dans les dernières années.

Les coefficients cumulatifs à l'égard d'une garantie ont été établis à partir des coefficients cumulatifs relatifs à la Garantie et au Genre de sinistre en utilisant des coefficients de pondération des sinistres encourus à ce jour, supprimant ainsi certains numéros de sinistre le cas échéant.

Conformément au projet de loi 164 et à la mise en œuvre du RPAO, des modifications ont dû être apportées au codage statistique obligatoire des sinistres, ce qui a considérablement augmenté le nombre de Codes de genre de sinistre. Afin que les statistiques sur les sinistres postérieures à l'adoption du RPAO et des projets de loi 164, 59 et 198 se comparent sensiblement aux statistiques correspondantes compilées avant l'adoption du RPAO et des projets de loi susmentionnés, une table de correspondances a été créée dans le but de convertir les Codes de genre de sinistre en responsabilité délictuelle en nouveaux Codes de genre de sinistre et certains numéros de sinistre ont été supprimés des données brutes avant de procéder à l'analyse. Voir la section « Remarques à l'intention des utilisateurs », inclus du tableau sur l'évolution des sinistres, pour obtenir de plus amples détails.

Une nouvelle Annexe des indemnités d'accident légales (« AIAL ») est entrée en vigueur le 1er septembre 2010. Le nouvelle AIAL ne s'applique pas au calcul du droit aux indemnités d'accidents encourus avant le 1er septembre 2010. La nouvelle AIAL régit toutefois la plupart du traitement des sinistres et des calculs de montants payables pour établir le droit aux indemnités au 1er septembre 2010, peu importe la date de l'accident. On s'attendait à ce que la gravité des réclamations finales pour certains groupes d'IA soit moins élevée en vertu de la nouvelle AIAL. L'attente initiale était que les économies en matière de coût des sinistres des Indemnités d'accident soient en quelque sorte compensées par une augmentation du coût des sinistres de la garantie Responsabilité délictuelle pour préjudices corporels. Toutefois, selon les résultats de sinistres post-réforme, il n'y a pas de changement évident du coût des sinistres qui sont passés de l'IA à la responsabilité délictuelle pour préjudices corporels.

COEFFICIENTS D'ÉVOLUTION

Le Projet de loi 15 comprenait diverses modifications pour (i) améliorer l'efficacité du système de règlement des différends (« SRD ») de l'assurance automobile de l'Ontario à l'égard des indemnités d'accident obligatoires, (ii) réglementer l'industrie du remorquage et de l'entreposage, de même que la délivrance de permis d'agents d'assurance et d'experts en sinistres, et (iii) modifier le taux d'intérêt antérieur au jugement pour les dommages généraux dans le cas des dommages-intérêts pour pertes non pécuniaires, de même que le taux d'intérêt qui fait l'objet d'un différend en vertu de l'AIAL. Les modifications au taux d'intérêt antérieur au jugement et au taux d'intérêt de l'AIAL sont entrées en vigueur le 1er janvier 2015.

Le projet de loi 91 proposait certaines modifications aux règlements pris en vertu de la Loi sur les assurances, y compris la mise à jour de la définition de déficience invalidante, des modifications aux niveaux d'indemnités prévues par l'AIAL, et des rajustements aux franchises et seuils monétaires, au-delà desquels la franchise de responsabilité délictuelle ne s'applique pas, pour tenir compte de l'inflation. Les règlements modifiés, en ce qui a trait aux changements de niveaux d'indemnités de l'AIAL, sont entrés en vigueur le 1er juin 2016 alors que les changements aux franchises de responsabilité délictuelle et aux seuils monétaires sont entrés en vigueur le 1er août 2015.

Aucun ajustement sur les coefficients implicites/encourus relatifs au montant des sinistres subis sélectionnés n'a été effectué pour évaluer l'impact des réformes susmentionnées.

Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils évaluent les résultats des sinistres estimés finaux.

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

	Catégories de véhicules	Coefficients d'évolution
a.	Voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole)	Voitures de tourisme
b.	Véhicules utilitaires	Utilitaires
c.	Motocyclettes de tourisme	Motocyclettes de tourisme y compris les véhicules tout-terrain
d.	Véhicules tout-terrain	Motocyclettes de tourisme y compris les véhicules tout-terrain
e.	Véhicules d'exploitation agricole	Voitures de tourisme
f.	Motoneiges	Voitures de tourisme
g.	Voitures anciennes et caravanes motorisées	Voitures de tourisme
h.	Tous les autres genres de véhicules	Utilitaires

Les coefficients d'évolution des Catégories de véhicules a, b et c, qui comprend d'ailleurs d, ci-dessus proviennent des données sous-jacentes à chacune de ces catégories. Ils sont imputés à tous les autres genres de véhicules (c.-à-d. les catégories e à h) en raison du faible volume de données sous-jacentes d'où l'instabilité des coefficients d'évolution des sinistres qui proviennent des résultats techniques relatifs à ces genres de véhicules.

Voitures de tourisme, sauf les véhicules d'exploitation agricole
Coefficients de matérialisation implicites d'une période donnée jusqu'au règlement 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	1,0314	1,0000	1,0000	1,0166	0,9805	0,9679	0,9823	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0478	1,0000	1,0000	1,0250	0,9902	0,9801	0,9847	1,0001	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,0783	1,0000	1,0000	1,0353	1,0186	1,0113	0,9994	1,0003	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,1678	1,0021	1,0002	1,0791	1,0750	1,0278	1,0109	1,0004	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,2442	1,0101	1,0005	1,1017	1,1653	1,0432	1,0344	1,0007	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,4802	1,0497	1,0009	1,2047	1,2470	1,1247	1,1021	1,0014	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,7810	1,1545	1,0017	1,2853	1,3487	1,4760	1,4243	1,0016	1,0000	1,0000	1,0077
20242	2,0922	1,3098	1,0032	1,3832	1,4680	1,8340	1,7403	1,0019	0,9985	1,0000	1,0148
20251	2,8346	1,6306	1,0080	1,4774	1,7147	2,3485	2,2457	1,0040	0,9947	1,0010	1,0193
20252	4,1990	2,1613	1,1033	1,8159	2,4631	3,9855	4,1362	1,0533	1,0495	1,0854	1,0995
						Montant des sinistres encourus					
20211	0,9318	1,0000	1,0000	0,9967	0,9962	0,9975	0,7264	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	0,9173	1,0000	1,0000	0,9957	0,9951	0,9969	0,6680	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	0,9037	1,0000	1,0000	0,9955	0,9943	0,9960	0,6088	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,8898	1,0003	1,0000	0,9938	0,9917	0,9939	0,5513	1,0000	1,0000	1,0001	1,0000
20231	0,8809	1,0032	1,0000	0,9940	0,9895	0,9927	0,5023	1,0000	1,0000	1,0002	1,0000
20232	0,8772	1,0083	1,0000	0,9930	0,9900	0,9902	0,4862	1,0000	1,0001	1,0005	1,0000
20241	0,9755	1,0470	1,0002	1,0007	0,9947	0,9872	0,7175	1,0000	1,0002	1,0011	1,0000
20242	1,0560	1,1160	1,0010	1,0074	0,9920	0,9817	0,8695	0,9991	1,0011	1,0034	1,0000
20251	1,0353	1,2292	1,0037	1,0114	0,9838	0,9773	1,0266	0,9997	1,0039	1,0132	1,0034
20252	0,9610	1,3279	1,0616	1,0625	0,9785	1,1265	1,4304	0,9840	1,0490	1,1241	1,0185

Voitures de tourisme, sauf les véhicules d'exploitation agricole
Coefficients de matérialisation implicites d'une période donnée jusqu'au règlement 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						
2021	1,0416	1,0000	1,0000	1,0219	0,9865	0,9757	0,9837	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1295	1,0012	1,0001	1,0599	1,0504	1,0206	1,0060	1,0004	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,3714	1,0310	1,0007	1,1567	1,2083	1,0880	1,0751	1,0011	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,9405	1,2290	1,0025	1,3366	1,4104	1,6719	1,5599	1,0017	0,9992	1,0000	1,0131
2025	3,4585	1,8620	1,0551	1,6413	2,0589	3,1497	3,2153	1,0284	1,0216	1,0414	1,0386
					Montant des sinistres encourus						
2021	0,9228	1,0000	1,0000	0,9961	0,9955	0,9972	0,6899	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	0,8957	1,0002	1,0000	0,9946	0,9929	0,9949	0,5764	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	0,8788	1,0059	1,0000	0,9935	0,9897	0,9913	0,4936	1,0000	1,0001	1,0003	1,0000
2024	1,0174	1,0803	1,0006	1,0042	0,9932	0,9843	0,7906	0,9995	1,0007	1,0023	1,0000
2025	0,9921	1,2760	1,0326	1,0370	0,9810	1,0537	1,2279	0,9918	1,0258	1,0654	1,0084

Véhicules utilitaires
Coefficients d'évolution d'une période donnée jusqu'au règlement 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	1,1030	1,0000	1,0000	1,0670	1,0040	0,9040	0,9810	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,1390	1,0000	1,0000	1,0850	1,0060	0,9120	0,9830	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,1970	0,9940	1,0000	1,1250	1,0310	0,9330	0,9980	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,2600	0,9870	1,0000	1,1620	1,0760	0,9450	1,0090	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,3760	0,9820	1,0000	1,2180	1,1330	1,0180	1,0320	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,5660	0,9990	1,0000	1,3420	1,2110	1,1450	1,0990	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,8540	1,0380	1,0000	1,4350	1,2810	1,4940	1,4200	0,9980	1,0000	1,0000	1,0080
20242	2,1860	1,1350	1,0040	1,6460	1,3690	1,9680	1,7350	1,0050	0,9990	1,0010	1,0150
20251	2,6850	1,3290	1,0220	1,7250	1,5440	2,4950	2,2380	1,0220	0,9970	1,0150	1,0190
20252	4,3910	2,4790	1,2200	2,4210	2,0710	4,3240	4,1220	1,2800	1,1780	1,2180	1,1000
Nombre de sinistres encourus											
20211	0,9370	1,0000	1,0000	0,9930	0,9990	1,0000	0,7260	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	0,9270	1,0000	1,0000	0,9910	0,9950	1,0000	0,6680	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	0,9170	0,9980	1,0000	0,9900	0,9920	1,0000	0,6090	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,9060	0,9980	1,0000	0,9870	0,9860	1,0000	0,5520	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	0,8980	1,0000	1,0000	0,9870	0,9810	1,0000	0,5030	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	0,9150	1,0050	1,0000	0,9880	0,9700	1,0000	0,4870	1,0010	1,0000	1,0010	1,0000
20241	0,9760	1,0470	1,0000	1,0000	0,9770	1,0060	0,7190	1,0010	1,0010	1,0010	1,0000
20242	1,0170	1,1460	1,0020	1,0140	0,9740	1,0030	0,8710	0,9990	1,0020	1,0050	1,0000
20251	1,0380	1,3270	1,0100	1,0330	0,9450	1,0460	1,0290	0,9960	1,0060	1,0160	1,0030
20252	1,1420	1,9720	1,0870	1,1390	0,9450	1,2990	1,4330	0,9900	1,0600	1,0990	1,0180

Véhicules utilitaires
Coefficients d'évolution d'une période donnée jusqu'au règlement 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											
2021	1,1240	1,0000	1,0000	1,0780	1,0050	0,9080	0,9820	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,2310	0,9900	1,0000	1,1450	1,0550	0,9400	1,0030	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,4790	0,9900	1,0000	1,2840	1,1770	1,0880	1,0470	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	2,0380	1,0840	1,0020	1,5490	1,3270	1,7590	1,5360	1,0020	1,0000	1,0010	1,0150
2025	3,4110	1,7510	1,1200	2,0450	1,7700	2,7650	2,2790	1,1560	1,0840	1,1060	1,1000
Nombre de sinistres encourus											
2021	0,9310	1,0000	1,0000	0,9910	0,9970	1,0000	0,6830	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	0,9110	0,9980	1,0000	0,9880	0,9890	1,0000	0,5680	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	0,9070	1,0030	1,0000	0,9880	0,9750	1,0000	0,4970	1,0010	1,0000	1,0010	1,0000
2024	0,9980	1,0970	1,0010	1,0070	0,9750	1,0040	0,8200	1,0000	1,0020	1,0030	1,0000
2025	1,0940	1,6120	1,0480	1,0860	0,9450	1,1590	1,1220	0,9930	1,0320	1,0540	1,0180

Motocyclettes de tourisme, y compris les véhicules tout-terrain
Coefficients d'évolution d'une période donnée jusqu'au règlement 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	1,0500	1,0000	1,0000	1,0400	0,8600	0,9530	0,9810	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0590	1,0000	1,0000	1,0450	0,8320	0,9370	0,9830	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,1270	1,0000	1,0000	1,0560	0,8210	0,9230	0,9980	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,1910	1,0000	1,0000	1,1410	0,8090	0,9050	1,0090	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,3090	1,0490	1,0000	1,1920	0,8120	0,9080	1,0320	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	1,4520	1,0550	1,0000	1,2930	0,8350	0,9430	1,0990	1,0010	1,0000	1,0000	1,0000
20241	1,6070	1,1520	1,0020	1,4160	0,8480	1,1370	1,4200	1,0000	1,0020	1,0000	1,0000
20242	1,8310	1,1850	1,0020	1,4910	0,8520	1,3940	1,7350	0,9970	1,0000	1,0010	1,0020
20251	2,2480	1,1380	1,0170	1,6240	0,8700	1,7830	2,2380	1,0020	1,0080	1,0000	1,0180
20252	3,7320	1,5260	1,1120	2,3910	1,0410	3,2830	4,1220	1,0160	1,0260	1,0350	0,9300
Nombre de sinistres encourus											
20211	0,9500	1,0000	1,0000	0,9950	0,9960	1,0000	0,7260	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	0,9250	1,0000	1,0000	0,9930	0,9930	1,0000	0,6680	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	0,9180	1,0000	1,0000	0,9970	0,9900	1,0000	0,6090	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,8850	1,0000	1,0000	0,9900	0,9850	1,0000	0,5520	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	0,8890	1,0170	1,0000	0,9930	0,9800	1,0000	0,5030	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	0,8710	1,0350	1,0000	0,9880	0,9720	1,0000	0,4870	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20241	0,9980	1,0760	1,0000	1,0020	0,9690	1,0000	0,7190	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20242	1,0460	1,1220	1,0000	1,0080	0,9460	1,0000	0,8710	1,0020	1,0010	1,0000	1,0000
20251	1,0600	1,1050	1,0000	1,0080	0,9200	1,0270	1,0290	0,9960	1,0020	1,0010	1,0000
20252	0,9460	1,2760	1,0250	1,0260	0,9390	1,2320	1,4330	0,9970	1,0350	1,0330	1,0000

Motocyclettes de tourisme, y compris les véhicules tout-terrain
Coefficients d'évolution d'une période donnée jusqu'au règlement 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											
2021	1,0550	1,0000	1,0000	1,0430	0,8420	0,9430	0,9820	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1830	1,0000	1,0000	1,1250	0,8130	0,9080	1,0080	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,4030	1,0530	1,0000	1,2570	0,8280	0,9300	1,0740	1,0010	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,7350	1,1740	1,0020	1,4610	0,8510	1,3020	1,7080	0,9980	1,0010	1,0010	1,0000
2025	3,2110	1,3730	1,0790	2,1230	0,9760	2,6570	3,3460	1,0100	1,0190	1,0200	0,9500
Nombre de sinistres encourus											
2021	0,9340	1,0000	1,0000	0,9940	0,9940	1,0000	0,6950	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	0,8910	1,0000	1,0000	0,9930	0,9860	1,0000	0,5630	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	0,8770	1,0260	1,0000	0,9900	0,9750	1,0000	0,4940	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2024	1,0240	1,1110	1,0000	1,0060	0,9540	1,0000	0,8440	1,0010	1,0010	1,0000	1,0000
2025	0,9780	1,2060	1,0160	1,0200	0,9320	1,1590	1,3090	0,9970	1,0200	1,0190	1,0000

AUTRES COEFFICIENTS

1. COEFFICIENTS DE FRAIS DE RAJUSTEMENT DES SINISTRES NON IMPUTÉS

Année d'accident	Coefficient
2021	1,1356
2022	1,1172
2023	1,1172 *
2024	1,1198
2025	**1,1189**

Les coefficients FRSNI de 2021 et 2022 ont été sélectionnés à partir des rapports FRSNI dérivés des déclarations des sociétés, tel que requis par l'ASAG, de 2021 et 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.

2. IMPÔT-SANTÉ

Depuis le 1er novembre 1996, en vertu d'une entente entre le ministère de la Santé et l'industrie de l'assurance, 80 millions de dollars ont été cotisés chaque exercice (se terminant le 31 mars) pour couvrir les frais encourus en vertu des lois et des programmes administrés par le ministère de la Santé. Pour ce qui est de l'année civile/d'accident 1996, le montant de la cotisation d'impôt-santé s'élevait à 13,3 millions de dollars au prorata. Quant aux exercices de 1998 à 2006 (se terminant le 31 mars), la cotisation d'impôt-santé était de 80 millions de dollars par année. Entré en vigueur le 1er octobre 2006, le Règlement de l'Ontario 401/96, pris en vertu de la Loi sur les assurances et ayant

trait à l'impôt-santé, a été modifié par le Règlement de l'Ontario 429/06 afin d'augmenter à 142,3 millions de dollars la cotisation annuelle pour l'exercice 2007 et les exercices subséquents (se terminant le 31 mars).

Le montant de la cotisation de chaque assureur est calculé en fonction de la part de cet assureur des primes directes souscrites en assurance automobile parmi tous les contrats de responsabilité automobile établis en Ontario, tel que précisé dans le Règlement de l'Ontario 401/96. Les coefficients ne sont pas imputés aux tableaux de manière à tenir compte de l'impôt-santé.

3. TAXE DE VENTE HARMONISÉE EN ONTARIO

À compter du 1er juillet 2010, la Taxe de vente au détail de l'Ontario a 'été' harmonisée avec la taxe fédérale sur les produits et services (TPS), résultant en une Taxe de vente harmonisée de l'Ontario (TVHO). Cette résulta que la TVHO entraîne des coûts de sinistres supplémentaires pour les assureurs automobiles de l'Ontario, y compris des coûts à l'égard des sinistres qui n'étaient pas réglés au 1er juillet 2010 pour les semestres d'accident antérieurs. Aucun coefficient de rajustement n'a été imputé aux coûts de sinistres de la période précédente, comme il peut être nécessaire de le faire pour le calcul des taux, pour rétablis ces coûts sur une base qui tient compte de ce changement. Les sociétés individuelles peuvent avoir ajusté leurs provisions mathématiques pour tenir compte de ce changement.

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 – offre une protection en matière d'obligation légale envers autrui à l'égard des accidents d'auto ayant causé un décès ou des blessures, ou endommagé des biens. L'adoption des projets de loi 68 (Régime de protection des automobilistes de l'Ontario – RPAO), 164, 59 et 198, ainsi que des réformes connexes à ce dernier, le 22 juin 1990, le 1er janvier 1994, le 1er novembre 1996 et le 1er octobre 2003 respectivement, a entraîné d'importantes modifications à cette garantie.

En vertu des projets de loi 68 et 164, l'indemnisation en responsabilité délictuelle est assujettie à un seuil tandis qu'en vertu des projets de loi 59 et 198, elle est assujettie à certaines restrictions. La garantie Indemnisation directe - Dommages matériels fournit une protection à l'égard du véhicule assuré plutôt que des véhicules des tiers.

Les résultats techniques relatifs à cette garantie sont présentés en tant que sous-garanties individuelles et garantie dans son ensemble.

- Dommages corporels y compris le Transfert de sinistre
- Dommages matériels – Responsabilité délictuelle
- Dommages matériels – Indemnisation directe
- Ensemble des sous-garanties susmentionnées

À compter du que 1er mars 1981, l'Ontario obligatoire minimale limite de responsabilité de tiers est de 200 000 $.

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

Beaucoup de titulaires de police souscrivent des montants d'assurance supérieurs au montant minimal obligatoire, et les tableaux reflètent les montants réels souscrits.

Indemnités d'accident – Voici un bref compte rendu des indemnités prévues en vertu de cette garantie.

Indemnités complémentaires pour frais médicaux, réadaptation et soins auxiliaires – offrent une protection à l'égard des frais médicaux, de réadaptation et de soins auxiliaires encourus lorsqu'une personne assurée subit des dommages corporels, psychologiques ou mentaux à la suite d'un accident d'automobile. Cette protection couvre l'excédent de ces frais par rapport à ceux prévus au titre du régime provincial de soins de santé et de tout autre régime d'assurance de soins de santé.

Indemnités funéraires – couvre les Indemnités funéraires de chacune des personnes assurées tuées dans un accident d'auto.

Indemnités de décès – procure une aide financière aux survivants d'une personne qui a été tuée dans un accident d'auto.

Indemnités d'invalideté – indemnise les assurés en raison d'une perte de revenu ou de leur incapacité à accomplir les activités normales de la vie quotidienne.

Indemnités diverses – couvre les biens et services, qu'ils soient médicaux ou non, dont l'assuré a besoin en raison de l'accident.

Indemnités Supplémentaire – dans le cas des accidents d'auto qui surviennent au Québec, un assuré peut choisir de toucher, au lieu des indemnités de l'Ontario, les indemnités payables aux résidents du Québec en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile du Québec*.

Le Régime de protection des automobilistes de l'Ontario a majoré les indemnités d'accident afin de réduire le nombre de poursuites en justice et d'accélérer le paiement des indemnités. Le projet de loi 164 procurait un ensemble complet d'indemnisation pour perte économique et des indemnités majorées aux termes du RPAO. Le projet de loi 59 a réduit les indemnités d'accident de base et rétabli les droits en matière de responsabilité délictuelle dans les cas de perte économique importante. Le projet de loi 168 et les réformes connexes ont mis en place des lignes directrices pré-approuvées pour traiter les blessures associées à une entorse cervicale de stade I ou II, de même qu'un certain nombre de réformes en responsabilité délictuelle et autres.

Les sous-garanties Indemnités d'accident les plus touchées par les projets de loi 68 (RPAO), 164, 59 et 198 sont celles à l'égard des frais médicaux, de la réadaptation et du remplacement du revenu. Il est conseillé de se reporter aux annexes sur les indemnités d'accident des règlements de l'Ontario pertinents pour obtenir des détails concernant les sous-garanties et les niveaux d'indemnités en vertu du RPAO et des projets de loi 164 et 59.

Automobile non assurée – comprend le montant d'indemnités qu'une personne peut avoir légalement le droit de recouvrer du propriétaire ou du conducteur d'une automobile non assurée ou d'une automobile non identifiée pour des dommages corporels, un décès et des dommages matériels. Cependant, les dommages matériels causés par une automobile non identifiée ne sont pas couverts.

Sous–assurance des tiers – offre une protection familiale pour obtenir auprès d'un automobiliste insuffisamment assuré des dommages-intérêts compensatoires pour dommages corporels subis par un assuré ou le décès de celui-ci à la suite d'un accident attribuable à l'utilisation ou à la conduite d'une automobile.

Tous risques – couvre, à l'égard de tous les risques, les dommages accidentels causés au véhicule assuré et comprend les garanties Collision et Sans collision ni versement – cette garantie est assujettie à une franchise.

Collision – couvre les dommages accidentels causés au véhicule assuré à la suite d'une collision avec un autre véhicule ou un autre objet ou d'un capotage dont l'assuré est responsable – cette garantie est assujettie à une franchise.

Accidents sans collision ni versement – couvre le véhicule assuré contre les dommages accidentels sauf ceux causés par une collision – cette garantie est assujettie à une franchise.

Risques spécifiés – couvre le véhicule assuré contre les dommages accidentels dus à certains risques spécifiés tels que l'incendie, le vol, etc. – cette garantie est assujettie à une franchise.

2. EN-TÊTES DE COLONNES

Nombre de véhicules emis Ce nombre est calculé en divisant par 12 le total de la durée emi 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 2022 d'un contrat renouvelé en décembre 2021 s'inscrit dans l'année d'accident 2022 aux fins de déclaration. Ce processus s'applique au nombre de véhicules emises de même qu'à la prime emises. 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, 2021 sera attribué à l'année civile/ d'accident 2021 et 59/365 à l'année civile/ d'accident 2022. 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 acquises.

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 Ontario, 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 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 frais de reglement. Il s'agit du rapport exprimé en pourcentage des sinistres et 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 l'impôt-santé en Ontario, les taxes provinciales et fédérales, les coûts de commercialisation et les frais généraux) sont exclus.

Généralités

Le 1er avril 2006, les organismes de réglementation participants[4] 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[5].

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[6].

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

5 Plan statistique automobile (PSA) et le Plan statistique de responsabilité civile des entreprises de l'Ontario (PSRCEO – arrêté en décembre 2022)) et l'ancien Plan statistique des indemnités d'accident légales de l'Ontario (PSIALO) qui a été discontinué à la fin de 2012.

6 Voir 1

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