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

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

DATE: June 3, 2026

BULLETIN NO: 2026-25
AUTOMOBILE EXHIBITS

2025 ACTUAL LOSS RATIO EXHIBIT
PRIVATE PASSENGER AUTOMOBILE EXCLUDING FARMERS
ALBERTA

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. The Loss information is on a factored basis. Also included are the selected Age-to-Ultimate Loss Development factors, Unallocated Loss Adjustment Expense and Health Levy factors.

Please refer to the Alberta Loss Development Exhibit Product AUTO7001-AB distributed with Bulletin No: 2026-21 dated May 7, 2026 for Notes to Users regarding use of the Private Passenger Data.

Additional Notes to Users regarding use of the Data will be included in the Introduction Module. The Introduction Module and the Actual Loss Ratio Exhibits for Commercial Automobile, Private Passenger Motorcycles and All Terrain Vehicles will be released at a later date.

If you have any questions regarding this exhibit, please contact the staff references below.

GISA Statistical Service Provider
Staff References: Amin Panjwani, amin.panjwani@gisassp.com
Edith Tso, edith.tso@gisassp.com
Mahbuba Ahmed, mahbuba.ahmed@gisassp.com

Product: AUTO1005-AB

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

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

DATE : Le 3 juin 2026

BULLETIN N° : 2026-25
TABLEAUX STATISTIQUES AUTOMOBILES

TABLEAU RAPPORT SINISTRES-PRIMES RÉEL 2025
VOITURES DE TOURISME SAUF LES VÉHICULES D'EXPLOITATION AGRICOLE
ALBERTA

Le tableau du rapport sinistres-primes réel affiche les renseignements sur le nombre de véhicules, les primes et les sinistres encourus des années d'accident 2021 à 2025, établis en date du 31 décembre 2025. Les renseignements sur les sinistres sont pondérés. Nous joignons également à la présente, certains coefficients d'évolution des sinistres d'une période donnée jusqu'au règlement final, les coefficients de frais de rajustement des sinistres non imputés et la taxe pour les services de santé.

Veuillez consulter le produit AUTO7001-AB Tableau de d'évolution des sinistres de l'Alberta distribué avec le bulletin no 2026-21 daté du 7 mai 2026 pour quelques Remarques à l'intention de l'utilisateur concernant les données sur les voitures de tourisme.

D'autres Remarques à l'intention de l'utilisateur concernant l'utilisation des données feront partie du Module d'introduction. Le Module d'introduction et les tableaux des sinistres-primes réels pour les véhicules utilitaires, les motocyclettes de tourisme et les véhicules tout-terrain 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 statistiques de l'ASAG
Personnes-ressources : Amin Panjwani, amin.panjwani@gisassp.com
Edith Tso, edith.tso@gisassp.com
Mahbuba Ahmed, mahbuba.ahmed@gisassp.com

Produit: AUTO1005-AB

AUTOMOBILE INSURANCE EXPERIENCE

ACTUAL LOSS RATIO EXHIBIT

PRIVATE PASSENGER AUTOMOBILE EXCLUDING FARMERS

ALBERTA

2025/12

RÉSULTATS TECHNIQUES EN ASSURANCE AUTOMOBILE

TABLEAU RAPPORT SINISTRES-PRIMES RÉEL

VOITURES DE TOURISME SAUF LES VÉHICULES D'EXPLOITATION AGRICOLE

L'ALBERTA

PRODUCT // PRODUIT

AUTO1005-AB

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

TABLE OF CONTENTS // TABLE DES MATIÈRES

Notes to Users
Remarques à l'intention des utilisateurs..... 2

PRIVATE PASSENGER EXCLUDING FARMERS //
VOITURES DE TOURISME SAUF EXPLOITATION AGRICOLE..... 28

Notes to Users - Background

1. **The 2025 Automobile Insurance Exhibit Introduction, AUTO1003-AB, should be used in conjunction with this exhibit. The module provides a brief explanation and outline of the contents included in this exhibit, as well as the various factors applied to the data.**

2. These notes to users are provided to assist the user in understanding any changes in reporting by insurers which may impact prior periods. Users should consider the impact of re-submissions when using the data.

3. 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).

4. 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.

5. Development factors have been applied to the number of claims and claim amounts to project them to the estimated ultimate level. For the purpose of producing the factored exhibits, except as otherwise stated, the incurred loss development and incurred claim development factors were based on the **"Incurred Loss Development Factor Report on Incurred Count and Amount Factors for Application in December 31, 2025 Exhibits to All-Industry Alberta Automobile Insurance" for 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 selected factors is provided in the following pages.

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

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

   The combined loss development factors for Third Party Liability coverage have been applied to the individual sub-coverages of Bodily Injury, Property Damage and Direct Compensation Property Damage, for historical comparison purposes. When analyzing the sub-coverage data, users may consider utilizing the AUTO7001-AB exhibit, applying the loss development factors from the AUTO0002-AB exhibit, applying the health levy (for bodily injury coverage only) and ULAE as described in this exhibit.

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

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.

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.

8. Readers of this report should consider the 2020 and 2021 actual loss ratios anomalies due to COVID-19 and expect the steep declines in the loss ratios 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 Alberta 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 2020 and 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. For example the 2021 *earned* premium is an average of the *written* premium in 2020 and 2021.

9. Effective January 1, 2022, the ASP has been changed for Alberta to capture new Coverage codes to reflect the split of Third Party Liability (TPL) coverage between Bodily Injury (BI), Property Damage Liability (PD) and Direct Compensation Property Damage (DCPD). The data reported under the new coverage codes is included in the CSV file.

Notes to Users - Legislative Reforms

1. Current Legislation

   On October 30, 2020 the Government announced reforms to the province's automobile insurance framework. Bill 41 amended the Insurance Act and included changes related to prejudgment interest, minor injury regulation, diagnostic and treatment protocols regulation, automobile accident insurance benefits regulation, and the property damage coverage. Bill 41 received royal assent on December 9, 2020.

   The amendments as noted below, have different effective dates applicable to claims occurring on or after the specified date. The introduction of direct compensation property damage (DCPD) is for policies effective on or after January 1, 2022.

   - Insurance Act – Prejudgment Interest (Effective upon Royal Assent, December 9, 2020) - Prejudgment Interest paid on non-pecuniary damages will now fluctuate with current interest rates, as it already does with pecuniary damages.
   - Insurance Act - The number of expert witnesses that can be called in an action involving loss or damage from bodily injury or death arising from the use of an automobile has been limited to: - one expert, if the claim value is less than $100,000; and - three experts if the claim value is $100,000 or more. Each expert may also tender no more than one report. Exceptions to these limits are permitted in the event of joint experts, consent of the other party, or discretion of the court to allow further experts if certain conditions are met. The Court also retains the jurisdiction to appoint its own experts. These rules apply to actions started on or after January 1, 2021.
   - Minor Injury Regulation (Effective for accidents occurring on or after November 1, 2020) – details of the amendment are provided below under Minor Injury Regulation.
   - Diagnostic and Treatment Protocols Regulation (Effective October 29, 2020) - The DTPR was amended as follows:
     - Dentists, psychologists and occupational therapists are now considered adjunct therapists and
     - the new benefit for treatment by any combination of these adjunct therapists is $1,000.
   - Automobile Accident Insurance Benefits Regulation (Effective October 29, 2020, applicable to both new and existing claims). The AAIBR was amended as follows:
     - Clarification was included that Section B - Accident Benefits can be used for any medically necessary equipment, vehicle modifications and home modifications; and
     - Benefit amounts were increased:
     - - chiropractic services from $750 to $1,000;
       - massage therapy and acupuncture from $250 to $350;
       - funeral expenses from $5,000 to $6,150;
       - grief counselling from $400 to $500;
       - employed disability income benefits from $400 to $600 per week;
       - non-earner disability income benefits from the current $135 for 26 weeks, to $200 for 104 weeks; and
       - psychological, physical therapy, and occupational therapy services from $600 to $750.
   - Introduce Direct Compensation Property Damage (Effective January 1, 2022) – Insurers are required to provide DCPD premiums separated from third party liability premiums.

2. History of Reforms

In late 2003, the Government of Alberta enacted a 'rate freeze', rolling back premiums on all non-fleet and non-garage policies renewed on or after 30/10/2003 to those derived from rates in effect at the prior renewal, unless the insured had been convicted of certain offences or had an at-fault claim. In this latter case, and for additional vehicles and other amendments and for new business issued on or after 30/10/2003, rates were frozen at levels in force on 30/10/2003, until 29/04/2005.

As part of this process, the Government mandated insurers provide rebates to insureds for any excess premiums on any renewal policies effective on or after 30/10/2003.

- Under the Automobile Statistical Plan, insurers were required to file these premium rebates by means of two premium transactions, one offsetting the old premium amounts for the unexpired term of the policy, and the other on-setting the new premium amounts for the unexpired term of the policy. Written (both debit and credit) premium transactions are assigned for both exposure and premium amount to calendar/accident period based on the transaction effective date.
- For these rebates, the transaction effective date would be the same as the policy effective date, and would be on or after 30/10/2003. The rebate depressed average written premiums in the 2003-2 and 2004-1 periods below levels reflective of 'frozen' rates, but produced average earned premiums which fully reflect earning at 'frozen' rates from 30/10/2003.

In October 2004, the Minister of Finance and the Government of Alberta, through legislation (Insurance Act), established the Alberta Automobile Insurance Rate Board (AIRB) as an independent, quasi-judicial regulator.

- The AIRB held formal public meetings to review premium rates for basic coverage for private passenger vehicles. Decisions regarding premiums were announced by August 1, and if there was an adjustment to rates, they would take effect on November 1. If the AIRB's decision was to decrease premiums, all automobile insurers within Alberta were required to do so. If the AIRB decided that an increase in premiums was warranted, insurers had the option to implement the increase.
- Because of the Alberta product reforms effective 01/10/2004 and 24/01/2004, and especially because of the recent past uncertainty as to the ultimate status of the Minor Injury Regulation, the incurred claim count and amount factors, and the derived ultimate claim counts and amounts, for the 2004 and subsequent years are subject to an even larger degree of uncertainty than usual, for certain long tailed coverages.
- It should be expected that these reforms may result in a shock change to level of ultimate claim frequency and/or severity for 2004-2 (and possibly 2004-1) and subsequent accident half years for the Third Party Liability - Bodily Injury, Underinsured Motorist, Accident Benefits - Medical/Rehabilitation and Accident Benefits - Uninsured Motorist sub-coverages, and that development patterns for these sub-coverages might also change.

- The ultimate claim frequency and/or severity for these sub-coverages for recent prior accident half years still having open claims as of the product reform implementation date may also be affected, but to a lesser degree.
- The Accident Benefits - Disability Income sub-coverage might possibly experience similar effects as a sort of ripple effect from the other changes.

On July 1, 2014, changes to the Insurance Act allowed for stronger oversight of automobile insurance premiums, by providing the AIRB with the responsibility to regulate the entire (both basic and additional) automobile insurance premium. The annual industry-wide process administered by the AIRB since 2004 is eliminated and any rate changes occur on a company-by-company basis through filings with the AIRB.

3. Minor Injury Regulation

The reforms in 2004 introduced the Minor Injury Regulation (MIR). The MIR was challenged in the courts.

- On February 8, 2008, the Court of Queen's Bench released its decision in the recent Charter Challenge cases, striking down as unconstitutional the MIR with its $4,000 (indexed) cap on non-pecuniary damages for claimants with minor injuries.
- In September 2008, an appeal of this decision was heard by the Alberta Court of Appeal and the court released its decision on June 12, 2009, overturning the decision of the lower court.
- On December 17, 2009, the Supreme Court of Canada dismissed the application for leave to appeal the decision of the Court of Appeal with costs, and so the Charter Challenge ended.
    - In the raw underlying unfactored data, incurred claim amounts consist of cumulative paid amounts up to 31/12/2010 and unpaid case reserve amounts as of 31/12/2010 reported under the Automobile Statistical Plan for Third Party Liability – Bodily Injury sub-coverage, indicated some insurers may have revised their 31/12/2009 case reserves to eliminate any additional amounts held as case reserves on account of the Charter Challenge, but given the short time between the Supreme Court's dismissal of leave to appeal, and the 31/12/2009 date of those case reserves, it is possible that not all relevant insurers had done so at that time. However, other sources of information indicate that many insurers were holding reserves for additional amounts on account of the Charter Challenge only as bulk reserves, not included in reporting under the Automobile Statistical Plan. It may therefore be reasonable to infer that the case reserves as at 31/12/2009 for this sub-coverage may have been at levels on average modestly higher than those which would be expected had the Charter Challenge never occurred, but closer to them than may have been the case in the recent past. The projected ultimate claim counts and claim amounts for this sub-coverage, after factoring for expected development, are expected to be close to values reflective of the current situation now that the MIR has been finally determined to be constitutional.

On May 17, 2018 the Government amended the Minor Injury Regulations to clarify that some temporomandibular joint injuries, as well as physical or psychological conditions or symptoms arising from sprains, strains and whiplash injuries and that resolve with those injuries, are considered minor injuries under the Minor Injury Regulation and should be treated as such.

Effective for accidents occurring on or after November 1, 2020, the MIR was amended as follows:

- The definition of a “minor injury” was updated to include clinically associated sequelae of sprains, strains or whiplash-associated disorder injuries, whether physical or psychological in nature, that do not result in a serious impairment; and
- Dentists were added as eligible health professionals able to act as certified examiners under the Minor Injury Regulation, with their scope limited to temporomandibular joint injuries.

4. Ministerial Orders

- On December 4, 2017, Ministerial Order 25/2017 provided for the limitation to automobile insurance rate increases to 5% for Private Passenger Vehicles, from November 30, 2017 to November 30, 2018.
- On February 7, 2019, Ministerial Order 05/2019 replacing Ministerial Order 14/2018 provides for the limitation to automobile insurance rate increases to 5% for Private Passenger Vehicles, from December 1, 2018 to August 31, 2019.
- On August 31, 2019, the Ministerial Order expired and the 5% rate increase cap was removed returning auto insurance to a competitive market.
- On January 25, 2023, Ministerial Order 11/2023 was issued prohibiting the approval of any change to rating program which resulted in an increase in premium greater than 0.00% to any individual private passenger vehicle policyholder. This rate pause was in effect from January 25 to December 31, 2023.
- On October 30, 2023, Ministerial Order 38/2023 was issued limiting the approval of any change to an insurer’s rating program which resulted in private passenger vehicle rates increasing more than the rate of Alberta Consumer Price Index (as calculated in September of the previous year) for any individual policyholder who meets the definition of Good Driver. The Good Driver Rate Cap is not reflected in 2023 data, as it took effect for rate approvals on or after January 1, 2024.
- On November 21, 2024, Ministerial Order 24/2024 replacing Ministerial Order 38/2023, effective January 1, 2025, prohibits the Automobile Insurance Rate Board from approving any change to an insurer's rating program for private passenger vehicles that results in a rate increase in any one calendar year of more than 5 per cent for any individual good driver. Notwithstanding, the AIRB may approve an additional 2.5 per cent rate increase for any individual good driver due to significant catastrophic losses incurred in relation to insured private passenger vehicles.

Data Adjustments

1. The Automobile Statistical Plan required the reporting of "Actual Values" for Physical Damage Deductibles effective January 1, 2008. For exhibit purposes, the actual value data has been mapped back to the old deductible codes.

2. The incurred claim amount factors, and the derived ultimate claims amounts, for the last several years are subject to a further larger degree of uncertainty than usual, for the long tailed coverages, especially for the TPL – Bodily Injury coverage. This added uncertainty arises from a number of sources, including the following:

   - A large writer has strengthened their case reserving practice for Bodily Injury Kind of Loss as of Accident Year 2017-2, resulting in larger than usual case reserve amounts across the 2017-2 and later diagonals of the Bodily Injury amount triangle.
   - A large writer has confirmed its change in claims handling practice for Bodily Injury claims, which results in larger than historical claim closures across the 2017-1 and later diagonals of the Bodily Injury claim count and amount triangles.
   - An unusual and significant increase in claim counts for a large writer was noted for Bodily Injury Kind of Loss for Accident Half-Years 2016-1, 2016-2 and 2017-1 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.
   - A large 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 age of development. Another large writer has strengthened their reserving practice for Accident Year 2013-2015 during the second half of calendar year 2015.

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

- Bodily Injury – protects the insured against liability arising from an accident that causes bodily injury to another person.

- Property Damage – protects the insured against liability arising from an accident that causes damage to the property of another person.

- Direct Compensation Property Damage – protects the insured against damage to the insured's vehicle caused by a third party, but with compensation provided directly by the insured's own insurer.

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

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

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

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

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

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

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

Acc. Period	BI	PD	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Incurred Amount of Claims									
20211	1.0500	1.0000	1.0380	1.0020	1.0030	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	1.0830	1.0000	1.0630	1.0030	1.0310	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	1.1280	1.0000	1.0920	1.0010	1.0740	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	1.2000	1.0000	1.1440	1.0010	1.1390	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	1.3330	1.0020	1.2330	1.0070	1.2920	1.0000	1.0020	1.0000	1.0000
20232	1.5480	1.0020	1.3710	1.0050	1.5800	1.0000	1.0050	1.0000	1.0000
20241	1.9350	1.0110	1.5760	0.9810	2.2190	1.0000	1.0060	1.0010	1.0000
20242	2.4340	1.0200	1.8380	1.0470	2.8090	0.9990	1.0080	1.0060	1.0000
20251	3.0970	1.0310	2.0900	1.2020	3.7280	0.9920	1.0030	1.0100	1.0140
20252	5.0400	1.0970	2.7200	1.4960	10.2350	0.9530	1.0460	1.0270	0.9840
Incurred Number of Claims									
20211	0.9930	1.0000	0.9990	1.0000	0.7820	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20212	0.9900	1.0000	0.9980	1.0000	0.7690	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20221	0.9860	1.0000	0.9980	1.0000	0.7340	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20222	0.9820	1.0000	0.9970	1.0000	0.7010	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20231	0.9880	1.0000	0.9980	1.0000	0.7450	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
20232	0.9970	1.0000	1.0000	1.0000	0.8620	1.0000	0.9990	1.0000	1.0000
20241	1.0670	1.0040	1.0130	0.9990	1.2680	1.0010	1.0010	1.0020	1.0020
20242	1.1310	1.0100	1.0280	1.0000	1.4880	1.0020	1.0010	1.0080	1.0070
20251	1.1540	1.0170	1.0360	1.0000	1.7170	0.9970	1.0030	1.0200	1.0070
20252	1.3550	1.0350	1.0760	0.9910	2.0630	0.9180	0.9770	1.0500	0.9870

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

Acc. Period	BI	PD	Third Party Liab.	Acc. Ben.	Under-insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Incurred Amount of Claims									
2021	1.0690	1.0000	1.0520	1.0030	1.0230	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	1.1710	1.0000	1.1230	1.0010	1.1180	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	1.4430	1.0020	1.3050	1.0060	1.4070	1.0000	1.0040	1.0000	1.0000
2024	2.1740	1.0160	1.7050	1.0160	2.4510	0.9990	1.0070	1.0050	1.0000
2025	3.9110	1.0650	2.3880	1.3360	7.5550	0.9720	1.0270	1.0210	0.9990
Incurred Number of Claims									
2021	0.9910	1.0000	0.9980	1.0000	0.7740	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2022	0.9840	1.0000	0.9970	1.0000	0.7130	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2023	0.9930	1.0000	0.9990	1.0000	0.7970	1.0000	0.9990	1.0000	1.0000
2024	1.0990	1.0070	1.0200	1.0000	1.3690	1.0010	1.0010	1.0070	1.0060
2025	1.2520	1.0260	1.0560	0.9950	1.8490	0.9560	0.9890	1.0370	0.9940

Unallocated Loss Adjustment Expense Factors

Accident Year	Alberta Factors
2021	1.1262
2022	1.1182
2023	1.1182 *
2024	1.0815
2025	**1.0937**

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

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

The 2024 and 2025 ULAE 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.

Alberta Health Services Levy Factors

For each of the latest 10 accident half years, the Alberta Health Levy percentages, which are applied to earned Third Party Liability premiums with the resulting amount then added on to otherwise ultimate claim costs for the Third Party Liability – Bodily Injury coverage, were estimated as a 25% :50% :25% weighting of the Alberta Ministry of Finance promulgated Health Levy percentages applicable to direct written premium for the same and the two prior half years, resulting in the following percentages:

Accident half year	Percentage of Earned TPL Premium
2021-1	4.29%
2021-2	3.39%
2022-1	3.09%
2022-2	3.40%
2023-1	3.38%
2023-2	3.03%
2024-1	2.88%
2024-2	2.92%
2025-1	2.69%
2025-2	**2.19%**

Remarques à l'intention des utilisateurs – Contexte

1. **L'introduction aux tableaux statistiques automobiles de 2025, AUTO1003-AB, devrait être utilisée en conjonction avec le présent tableau. Le module offre une courte explication et un aperçu du contenu du tableau, ainsi que des divers coefficients imputés aux données.**

2. Ces remarques aux utilisateurs sont fournies pour aider l'utilisateur à comprendre tout changement dans les rapports par les assureurs qui pourrait avoir un impact sur les périodes antérieures. Les utilisateurs doivent tenir compte de l'impact des nouvelles soumissions lorsqu'ils utilisent ces données.

3. 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 Données exclues pour de plus amples détails).

4. 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.

5. Dans le but de produire des tableaux pondérés, sauf indication contraire, les coefficients de matérialisation des sinistres subis et les coefficients de matérialisation des réclamations subies ont été basés sur le **« Rapport des coefficients de matérialisation des sinistres subis portant sur les coefficients du nombre et du montant des sinistres subis pour l'ensemble de l'industrie de l'assurance automobile en Alberta pour la catégorie des voitures de tourisme (sauf les véhicules d'exploitation agricole) à compter de 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.

   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'Alberta.

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

   Les coefficients de matérialisation des sinistres combinés pour la garantie Responsabilité Civile ont été appliqués à chaque sous-garantie, dommages corporels, dommages matériels et indemnisation directe dommages matériels, à des fins de comparaison historique. Lors de l'analyse des données de sous-garanties, les utilisateurs peuvent envisager d'utiliser le tableau AUTO7001-AB, d'appliquer les coefficients de matérialisation des sinistres du tableau AUTO0002-AB, d'appliquer la cotisation aux soins de santé (pour la garantie des dommages corporels uniquement) et le FRSNI comme décrit dans le tableau.

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

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.

   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.

8. Les lecteurs de ce rapport devraient considérer les rapports des sinistres aux primes réel de 2020 et 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 le volume 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 se rétrograder 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'Alberta 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 à la 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 2020 et 2021 est largement attribuée à la réduction du volume 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. Par exemple, les primes acquises pour 2021 sont une moyenne des primes souscrites en 2020 et 2021.

9. À compter du 1 janvier 2022, le PSA a été modifié pour l'Alberta afin de saisir de nouveaux codes de garantie pour refléter la répartition de la garantie Responsabilité civile (RC) entre Responsabilité civile – Dommages corporels (DC), Responsabilité civile - Dommages matériels (DM) et l'Indemnisation directe dommages matériels (IDDM). Les données déclarées sous les nouveaux codes de garantie sont incluses dans le fichier CSV.

Remarques à l'intention des utilisateurs – Réformes législatives

1. Législation actuelle

   Le 30 octobre 2020, le gouvernement a annoncé des réformes dans le cadre de l'assurance automobile de la province. Le projet de loi 41 modifiait la Loi sur les assurances et incluait des changements liés aux intérêts avant jugement, à la réglementation relative aux blessures mineures, à la réglementation des protocoles de diagnostic et de traitement, à la réglementation des indemnités d'accident automobile, et la garantie pour les dommages matériels. Le projet de loi 41 a reçu la sanction royale le 9 décembre 2020.

   Les modifications indiquées ci-dessous ont des dates d'effet différentes et sont applicables aux réclamations survenant à compter de la date spécifiée. L'introduction de l'indemnisation directe – dommages matériels (IDDM) s'applique aux contrats ayant une date d'effet à compter du 1er janvier 2022.

   - Loi sur les assurances – Intérêts avant jugement (en vigueur à partir de la sanction royale datée du 9 décembre 2020) – Les intérêts avant jugement payés pour les dommages non pécuniaires fluctueront désormais avec les taux d'intérêts courants, comme c'est le cas pour les dommages pécuniaires.
   - Loi sur les assurances – Le nombre de témoins experts qui peuvent être appelés dans une action impliquant une perte ou des dommages causés par des blessures corporelles ou un décès découlant de l'utilisation d'une automobile est limité à : - un expert, si la valeur de la réclamation est inférieure à 100 000 $; et - trois experts si la valeur de la réclamation est de 100 000 $ ou plus. Chaque expert ne peut également présenter plus d'un rapport. Des exceptions à ces limites sont permises dans le cas d'experts conjoints, le consentement de l'autre partie ou le pouvoir discrétionnaire du tribunal de permettre d'autres experts si certaines conditions sont remplies. La Cour conserve également la compétence de désigner ses propres experts. Ces règles s'appliquent aux actions entamées à compter du 1er janvier 2021.
   - La réglementation relative aux blessures mineures (en vigueur pour les accidents survenus à compter du 1er novembre 2020) – les détails de la modification sont fournis ci-dessous sous la réglementation relative aux blessures mineures.
   - La réglementation des protocoles de diagnostic et de traitement (en vigueur le 29 octobre 2020) - La réglementation des protocoles de diagnostic et de traitement a été modifiée comme suit:
     - Les dentistes, psychologues et ergothérapeutes sont maintenant considérés comme des thérapeutes auxiliaires et
     - La nouvelle prestation pour le traitement par toute combinaison de ces thérapeutes auxiliaires est de 1 000 $.
   - La réglementation des indemnités d'accident automobile (en vigueur le 29 octobre 2020, applicable aux réclamations nouvelles et existantes). La réglementation des indemnités d'accident automobile a été modifiée comme suit:
     - Il a été précisé que la section B – Indemnités d'accidents peut être utilisée pour tout équipement médicalement nécessaire, les modifications apportées aux véhicules et les modifications apportées à la maison; et
     - Les montants des prestations ont été augmentés:
     - – services chiropratiques de 750 $ à 1 000 $;
       - massothérapie et acupuncture de 250 $ à 350 $;
       - les frais funéraires de 5 000 $ à 6 150 $;
       - counseling sur le deuil de 400 $ à 500 $;
       - prestations de revenu d'invalidité pour employé de 400 $ à 600 $ par semaine;
       - prestations de revenu d'invalidité pour sans-emploi, actuellement de 135 $ pour 26 semaines, à 200 $ pour 104 semaines; et
       - services de psychologie, physiothérapie, et d'ergothérapie de 600 $ à 750 $.

- Introduction de l'indemnisation directe – dommages matériels (à compter du 1 janvier 2022) – Les assureurs doivent déclarés des primes pour l'indemnisation directe – dommages matériels distinctes des primes de la responsabilité civile.

2. Historique des réformes

À la fin de 2003, le gouvernement de l'Alberta a imposé un « gel de taux », renverser les primes de tous les contrats qui ne couvrent pas les parcs de véhicules ni les garages, qui ont été renouvelés le 30 octobre 2003 ou par la suite, de sorte que ces primes soient dérivées des taux en vigueur au renouvellement précédent, à moins que l'assuré ait été reconnu coupable de certains délits ou a eu un accident responsable. Dans ce dernier cas, et pour tous les autres véhicules, modifications, de même que les affaires nouvelles établies le 30 octobre 2003 ou par la suite, les taux ont été gelés aux niveaux qui étaient en vigueur le 30 octobre 2003 et ce, jusqu'au 29 avril 2005.

Dans le cadre de ce processus, le gouvernement a demandé aux assureurs de faire des remises de primes aux assurés pour tout excédent de prime à l'égard des contrats dont le renouvellement a été établi le 30 octobre 2003 ou par la suite.

- En vertu du Plan statistique automobile, les assureurs étaient tenus de déclarer ces remises de primes au moyen de deux transactions, une qui compense les anciennes primes pour la période non expirée du contrat et l'autre pour établir les nouvelles primes pour la période non expirée du contrat. Les transactions de primes souscrites (débit et crédit) sont imputées à la fois au risque et montant de la prime pour la période civile/d'accident en fonction de la date d'effet de la transaction.
- Pour ces remises, la date d'effet de la transaction devrait être la même que la date d'effet du contrat et devrait correspondre au 30 octobre 2003 ou à une date ultérieure. Cette remise a entraîné une diminution de la prime moyenne souscrite dans les périodes 2003-2 et 2004-1 en deçà des niveaux reflétant un « gel » de taux, mais a produit une prime moyenne acquise qui reflète pleinement les revenus aux taux « gelés » à partir du 30 octobre 2003.

En octobre 2004, le ministère des finances et le gouvernement de l'Alberta, par voie législative (Loi sur l'assurance), ont conçu l'Automobile Insurance Rate Board (AIRB) de l'Alberta comme un organisme de réglementation indépendant et quasi judiciaire.

- L'AIRB a tenu des réunions publiques officielles pour examiner les taux des primes pour les garanties de base pour les voitures de tourisme. Les décisions concernant les primes sont annoncées au plus tard le 1er août et, s'il y avait un rajustement de taux, ils entreraient en vigueur le 1er novembre. Si la décision de l'AIRB était de réduire les primes, tous les assureurs automobiles de l'Alberta étaient tenus de le faire. Si l'AIRB décidait qu'une augmentation des primes était justifiée, les assureurs avaient la possibilité de mettre en œuvre l'augmentation.
- En raison des réformes de l'Alberta qui sont entrées en vigueur le 01/10/2004 et le 24/01/2004, et précisément en raison de l'incertitude dans un passé récent, du statut définitif de la Réglementation relative aux blessures mineures, les coefficients relatifs au nombre et au montant des sinistres subis, ainsi que les nombres et les montants des sinistres finaux qui en découlent, à l'égard de l'année 2004 et des années suivantes sont assujettis à un niveau d'incertitude encore plus élevé que d'habitude, en ce qui a trait à certaines garanties à retardement.

- Il faudrait s'attendre à ce que ces réformes puissent entraîner un changement drastique à la fréquence et à la gravité des sinistres finaux de 2004-2 (et possiblement 2004-1) et des semestres de survenance ultérieurs au chapitre des sous-garanties Responsabilité civile – Dommages corporels, Automobiliste sous-assuré, Indemnités d'accident – Frais médicaux/Réadaptation et les Automobilistes non assurés en indemnités d'accident. Les profils d'évolution de ces sous-garanties pourraient eux aussi faire l'objet de changements.
- Étant donné que le nombre final en ce qui a trait à fréquence et/ou la gravité d'un sinistre pour ces sous-garanties pour les semestres de survenance antérieurs récents comporte des sinistres non réglés, la date de mise en œuvre de la réforme du produit peut être affectée, mais à un degré moindre.
- La sous-garantie Indemnités d'accident - Prestations d'invalidité peut subir des effets semblables, une sorte d'effet domino à la suite des autres changements.

Le 1 juillet 2014, les modifications apportées à la Loi sur l'assurance ont permis une surveillance plus stricte des primes d'assurance automobile, en confiant à l'AIRB la responsabilité de réglementer la totalité de la prime d'assurance automobile (de base et supplémentaire). Le processus annuel à l'échelle de l'industrie administré par l'AIRB depuis 2004 est éliminé et tout changement de taux se produit sur une base individuelle, société par société, lors de leur dépôt auprès de l'AIRB.

3. Réglementation relative aux blessures mineures

Les réformes de 2004 ont introduit la réglementation relative aux blessures mineures (RBM). La RBM a été contestée devant les tribunaux.

- Le 8 février 2008, la Cour du Banc de la Reine a rendu sa décision dans les récents arrêts contestant la Charte, déclarant comme inconstitutionnel la RBM avec son plafond de 4 000 $ (indexé) sur les dommages-intérêts non monétaires pour les demandeurs ayant subi des blessures mineures.
- En septembre 2008, un appel de cette décision a été entendu par la Cour d'appel de l'Alberta et le tribunal a rendu sa décision le 12 juin 2009, annulant la décision de la cour inférieure.
- Le 17 décembre 2009, la Cour suprême du Canada a rejeté la demande d'autorisation d'en appeler de la décision de la Cour d'appel avec dépens, de sorte que la contestation fondée sur la Charte a pris fin.
    - Dans les données brutes sous-jacentes non pondérées, les montants de sinistres consistent en des paiements cumulatifs réglés jusqu'au 31/12/2010 et des montants de provisions pour cas non réglés au 31/12/2010 déclarés en vertu du Plan statistique automobile (PSA) pour la sous-garantie Responsabilité civile - Dommages corporels, il y a quelques indications dans les données à l'effet que certains assureurs peuvent avoir révisé leurs provisions techniques au 31/12/2009 afin d'éliminer tout montant additionnel retenu à titre de provisions techniques de la contestation en vertu de la Charte des droits et libertés, mais étant donné le court laps de temps entre le rejet de la Cour suprême d'accepter la cause en appel et la date du 31/12/2009 pour ces provisions techniques, il est possible que ce ne soit pas tous les assureurs qui l'ont fait à ce moment donné. Toutefois, d'autres sources de renseignements indiquent que plusieurs assureurs retenaient des provisions techniques pour les montants additionnels au compte de la contestation en vertu de la Charte, seulement à titre de provisions techniques en masse, non comprises dans la déclaration en vertu du Plan statistique automobile. On peut donc raisonnablement inférer que les provisions techniques au 31/12/2009 pour cette sous-garantie aient été à des niveaux en moyenne légèrement plus élevés que ceux auxquels on aurait pu

s'attendre si la contestation en vertu de la Charte n'avait jamais eu lieu, mais plus près de celles qui auraient pu exister dans un passé récent. Le nombre et les montants de sinistres finaux projetés pour cette sous-garantie, après avoir pondéré l'évolution attendue, devraient être près des valeurs qui tiennent compte de la situation courante alors que la RBM a finalement été déclarée constitutionnelle.

Le 17 mai 2018, le gouvernement a modifié la réglementation relative aux blessures mineures pour préciser que certaines blessures articulaires temporo-mandibulaires, ainsi que des conditions physiques ou psychologiques ou des symptômes découlant d'entorses, de foulures et de certains traumatismes cervicaux et qui se résolvent avec ces blessures, sont considérés blessures mineures en vertu de la réglementation relative aux blessures mineures et devraient être traitées comme telles.

En vigueur pour les accidents survenus à compter du 1er novembre 2020, la réglementation relative aux blessures mineures a été modifiée comme suit:

- La définition d'une "blessure mineure" a été mise à jour pour inclure les séquelles cliniquement associées aux entorses, foulures ou traumatismes cervicaux, qu'elles soient de nature physique ou psychologique, qui n'entraînent pas de déficience grave; et
- Les dentistes ont été ajoutés en tant que professionnels de la santé admissibles en mesure d'agir en tant qu'examinateurs certifiés en vertu de la réglementation relative aux blessures mineures, leur portée étant limitée aux lésions articulaires temporo-mandibulaires.

4. Arrêtés ministériels

- Le 4 décembre 2017, l'arrêté ministériel 25/2017 prévoit une limite pour l'augmentation des taux à 5% pour les voitures de tourisme, du 30 novembre 2017 au 30 novembre 2018.
- Le 7 février 2019, l'arrêté ministériel 05/2019, en remplacement de l'arrêté ministériel 14/2018, prévoit une limite pour l'augmentation des taux à 5% pour les voitures de tourisme, du 1 décembre 2018 au 31 août 2019.
- Le 31 août 2019, l'arrêté ministériel a expiré et la limite pour l'augmentation de 5% a été supprimé, remettant l'assurance automobile dans un marché concurrentiel.
- Le 25 janvier 2023, l'arrêté ministériel 11/2023 a été publié, interdisant l'approbation de toute modification du programme de tarification entraînant une augmentation de la prime supérieure à 0,00 % pour tout titulaire d'une police d'assurance pour voiture de tourisme. Cette pause tarifaire a été en vigueur du 25 janvier au 31 décembre 2023.
- Le 30 octobre 2023, l'ordonnance ministérielle 38/2023 a été émise pour limiter l'approbation de tout changement au programme de tarification d'un assureur qui entraînerait une augmentation des tarifs des voitures de tourisme supérieure au taux de l'indice des prix à la consommation de l'Alberta (tel que calculé en septembre de l'année précédente) pour tout titulaire de police individuel qui répond à la définition de « bon conducteur ». Le plafonnement des taux pour les bons conducteurs n'est pas reflété dans les données de 2023, car il est entré en vigueur pour les approbations de taux à partir du 1er janvier 2024.

- Le 21 novembre 2024, l'arrêté ministériel 24/2024 en remplacement de l'arrêté ministériel 38/2023, en vigueur le 1er janvier 2025, interdit à l'Automobile Insurance Rate Board (AIRB) de l'Alberta d'approuver tout changement au programme de tarification d'un assureur pour les voitures de tourisme qui entraîne une augmentation des tarifs de plus de 5% pour une année civile pour un bon conducteur individuel. Néanmoins, l'AIRB peut approuver une augmentation supplémentaire de 2,5% des tarifs pour tout bon conducteur individuel en raison de pertes catastrophiques importantes subies en lien avec les les voitures de tourisme assurés.

Ajustements des données

1. Depuis le 1er janvier 2008, conformément au Plan statistique automobile, il est exigé de déclarer les « valeurs réelles » en ce qui a trait aux franchises à l'égard des dommages matériels. Aux fins du tableau, les données concernant la valeur réelle ont été associées aux anciens codes des franchises.
2. Les coefficients relatifs au nombre de sinistres subis et le nombre final de sinistres qui en est dérivé, font l'objet depuis plusieurs années, à un degré d'incertitude plus élevé que d'habitude, pour les garanties à long terme, plus spécialement pour la garantie Responsabilité civile - Dommages matériels. Cette incertitude provient d'un certain nombre de sources, notamment:

   - Un important assureur a amélioré sa pratique de constitution de provisions pour le genre de sinistre Blessures corporelles à compter de l'année d'accident 2017-2, ce qui s'est traduit par des montants de provisions plus élevés que d'habitude sur les diagonales 2017-2 et après pour le triangle Montant des blessures corporelles.
   - Un important assureur a confirmé avoir modifié sa façon de régler les sinistres pour les réclamations blessures corporelles, ce qui s'est traduit par un nombre plus élevé que l'historique pour le règlement des sinistres sur les diagonales 2017-1 et après, sur les triangles du nombre et du montant des sinistres pour les blessures corporelles.
   - Une augmentation significative et inhabituelle du nombre de sinistres d'un important assureur a été noté au titre des codes Genre de sinistre — Blessures corporelles pour les semestres de survenance 2016-1, 2016-2 et 2017-1 et ce, au niveau de la période d'évolution de six mois. Il a été confirmé que cela était attribuable à un changement temporaire dans le traitement des sinistres, ce qui a entraîné un nombre élevé de cas en attente.
   - Un important assureur a changé son protocole de constitution des provisions au titre des codes Genre de sinistre - Blessures corporelles à partir de l'année d'accident 2015-1 et déclare maintenant un nombre et montants de sinistres subis moins élevés plus tôt dans la période d'évolution. Un autre important assureur a amélioré la constitution de ses provisions pour les années de survenance 2013 à 2015 au cours du deuxième semestre de l'année civile 2015.

Glossaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voitures de tourisme, sauf les véhicules d'exploitation agricole
Coefficients d'évolution d'une période donnée jusqu'au règlement final

Pér. d'acc.	D.C.	D.M.	R.C.	Ind. acc.	Auto sous-assur.	Coll.	Tous risques	Sans coll. vers.	Risques spéc.
Montant des sinistres encourus									
20211	1,0500	1,0000	1,0380	1,0020	1,0030	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	1,0830	1,0000	1,0630	1,0030	1,0310	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	1,1280	1,0000	1,0920	1,0010	1,0740	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	1,2000	1,0000	1,1440	1,0010	1,1390	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	1,3330	1,0020	1,2330	1,0070	1,2920	1,0000	1,0020	1,0000	1,0000
20232	1,5480	1,0020	1,3710	1,0050	1,5800	1,0000	1,0050	1,0000	1,0000
20241	1,9350	1,0110	1,5760	0,9810	2,2190	1,0000	1,0060	1,0010	1,0000
20242	2,4340	1,0200	1,8380	1,0470	2,8090	0,9990	1,0080	1,0060	1,0000
20251	3,0970	1,0310	2,0900	1,2020	3,7280	0,9920	1,0030	1,0100	1,0140
20252	5,0400	1,0970	2,7200	1,4960	10,2350	0,9530	1,0460	1,0270	0,9840
Nombre de sinistres encourus									
20211	0,9930	1,0000	0,9990	1,0000	0,7820	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20212	0,9900	1,0000	0,9980	1,0000	0,7690	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20221	0,9860	1,0000	0,9980	1,0000	0,7340	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20222	0,9820	1,0000	0,9970	1,0000	0,7010	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20231	0,9880	1,0000	0,9980	1,0000	0,7450	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
20232	0,9970	1,0000	1,0000	1,0000	0,8620	1,0000	0,9990	1,0000	1,0000
20241	1,0670	1,0040	1,0130	0,9990	1,2680	1,0010	1,0010	1,0020	1,0020
20242	1,1310	1,0100	1,0280	1,0000	1,4880	1,0020	1,0010	1,0080	1,0070
20251	1,1540	1,0170	1,0360	1,0000	1,7170	0,9970	1,0030	1,0200	1,0070
20252	1,3550	1,0350	1,0760	0,9910	2,0630	0,9180	0,9770	1,0500	0,9870

Voitures de tourisme, sauf les véhicules d'exploitation agricole
Coefficients d'évolution d'une période donnée jusqu'au règlement final

Pér. d'acc.	D.C.	D.M.	R.C.	Ind. acc.	Auto sous-assur.	Coll.	Tous risques	Sans coll. vers.	Risques spéc.
Montant des sinistres encourus									
2021	1,0690	1,0000	1,0520	1,0030	1,0230	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	1,1710	1,0000	1,1230	1,0010	1,1180	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	1,4430	1,0020	1,3050	1,0060	1,4070	1,0000	1,0040	1,0000	1,0000
2024	2,1740	1,0160	1,7050	1,0160	2,4510	0,9990	1,0070	1,0050	1,0000
2025	3,9110	1,0650	2,3880	1,3360	7,5550	0,9720	1,0270	1,0210	0,9990
Nombre de sinistres encourus									
2021	0,9910	1,0000	0,9980	1,0000	0,7740	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2022	0,9840	1,0000	0,9970	1,0000	0,7130	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2023	0,9930	1,0000	0,9990	1,0000	0,7970	1,0000	0,9990	1,0000	1,0000
2024	1,0990	1,0070	1,0200	1,0000	1,3690	1,0010	1,0010	1,0070	1,0060
2025	1,2520	1,0260	1,0560	0,9950	1,8490	0,9560	0,9890	1,0370	0,9940

Coefficients de Frais de Rajustement des Sinistres Non Imputés

Année d'accident	Coefficients Alberta
2021	1,1262
2022	1,1182
2023	1,1182 *
2024	1,0815
2025	**1,0937**

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

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

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

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

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

Cotisation aux Soins de Santé de l'Alberta

Pour chacun des 10 derniers semestres d'accident, les pourcentages de cotisation aux soins de santé de l'Alberta, qui sont imputés aux primes acquises au titre de la Responsabilité civile, le montant qui en résulte étant ensuite ajouté au coût des sinistres autrement finaux au chapitre de la garantie Responsabilité civile - Dommages corporels, étaient estimés à une pondération de 25% :50% :25% des pourcentages, promulgués par le Ministère des Finances, de la cotisation aux soins de santé applicables aux primes directes souscrites pour le même semestre et les deux semestres précédents, avec comme résultat les pourcentages suivants :

Semestre d'accident	Pourcentage de la prime Responsabilité civile acquise
2021-1	4,29%
2021-2	3,39%
2022-1	3,09%
2022-2	3,40%
2023-1	3,38%
2023-2	3,03%
2024-1	2,88%
2024-2	2,92%
2025-1	2,69%
2025-2	**2,19%**

PRIVATE PASSENGER EXCLUDING FARMERS

VOITURES DE TOURISME SAUF EXPLOITATION AGRICOLE

Private Passenger Automobile - Excluding Farmers

Alberta

Coverage and Accident Year	Written Vehicles	Earned Vehicles	Written Premiums	Earned Premiums	Number of Claims	Incurred Losses and Loss Adjustment Expenses	Claim Frequency per 100 Earned Vehicles	Average Cost per Claim	Average Earned Premium	Incurred Claim Cost per Earned Vehicle	Earned Incurred Loss Ratio
Third Party Liability / Responsabilité civile											
2021	2,825,317	2,806,654	2,571,396,887	2,518,396,570	70,249	1,734,563,648	2.50	24,692	897.30	618.02	69
2022	2,867,184	2,840,135	2,584,165,360	2,569,880,875	86,128	2,221,228,086	3.03	25,790	904.84	782.09	86
2023	2,958,551	2,906,962	2,804,596,332	2,687,404,040	90,836	2,627,429,717	3.12	28,925	924.47	903.84	98
2024	3,057,150	3,007,306	3,045,092,794	2,907,381,997	99,628	2,991,524,462	3.31	30,027	966.77	994.75	103
2025	3,102,824	3,086,656	3,435,943,726	3,229,702,714	103,762	3,275,531,439	3.36	31,568	1,046.34	1,061.19	101
Total	14,811,026	14,647,713	14,441,195,099	13,912,766,197	450,603	12,850,277,352	3.08	28,518	949.83	877.29	92
Accident Benefits / Indemnités d'accident											
2021	2,826,550	2,807,605	257,647,868	244,781,740	24,534	208,248,568	0.87	8,488	87.19	74.17	85
2022	2,854,074	2,834,421	291,628,167	272,712,064	28,642	279,285,261	1.01	9,751	96.21	98.53	102
2023	2,949,247	2,895,404	342,524,542	318,398,652	29,759	301,842,658	1.03	10,143	109.97	104.25	95
2024	3,045,229	2,996,593	388,167,075	359,656,562	33,531	380,468,658	1.12	11,347	120.02	126.97	106
2025	3,090,583	3,074,873	465,436,771	424,444,956	35,579	438,691,919	1.16	12,330	138.04	142.67	103
Total	14,765,683	14,608,895	1,745,404,423	1,619,993,974	152,045	1,608,537,064	1.04	10,579	110.89	110.11	99
Underinsured Motorist / Automobiliste sous-assuré											
2021	2,742,346	2,727,973	84,593,083	83,480,508	76	19,171,491	0.00	252,822	30.60	7.03	23
2022	2,773,243	2,751,698	87,167,869	85,901,349	114	25,480,566	0.00	223,369	31.22	9.26	30
2023	2,856,111	2,807,994	90,555,766	88,668,196	113	24,501,331	0.00	216,517	31.58	8.73	28
2024	2,943,835	2,900,142	91,267,374	91,408,578	129	30,338,586	0.00	235,819	31.52	10.46	33
2025	2,998,170	2,975,682	75,917,019	85,027,592	102	51,506,932	0.00	506,455	28.57	17.31	61
Total	14,313,705	14,163,490	429,501,111	434,486,223	533	150,998,906	0.00	283,078	30.68	10.66	35
All Perils - All codes / Tous risques - Tous les codes											
2021	28,086	25,438	23,659,454	20,976,346	1,416	11,380,176	5.57	8,037	824.61	447.37	54
2022	38,432	32,783	32,119,226	27,450,622	1,968	18,632,738	6.00	9,468	837.33	568.36	68
2023	52,354	45,607	45,157,526	38,723,749	2,583	28,520,639	5.66	11,044	849.08	625.36	74
2024	59,891	56,224	52,770,574	49,013,710	4,120	48,812,599	7.33	11,847	871.75	868.18	100
2025	69,004	64,274	64,252,414	58,050,691	3,497	37,176,183	5.44	10,632	903.18	578.40	64
Total	247,766	224,327	217,959,194	194,215,119	13,583	144,522,334	6.06	10,640	865.77	644.25	74
Collision ($250 Deductible) / Collision (Franchise de 250 $)											
2021	45,381	48,570	15,039,327	16,127,759	1,226	6,802,343	2.52	5,548	332.05	140.05	42
2022	40,760	42,963	13,422,628	14,277,339	1,320	10,028,166	3.07	7,597	332.32	233.41	70
2023	37,409	39,009	12,556,613	12,934,870	1,001	8,900,466	2.57	8,892	331.59	228.17	69
2024	34,365	35,870	11,349,185	12,051,808	906	8,220,397	2.53	9,070	335.99	229.17	68
2025	28,286	31,619	9,943,963	10,590,597	760	5,995,224	2.40	7,891	334.94	189.61	57
Total	186,202	198,031	62,311,716	65,982,373	5,213	39,946,595	2.63	7,663	333.19	201.72	61
Collision ($500 Deductible) / Collision (Franchise de 500 $)											
2021	1,014,579	1,030,049	356,836,251	362,300,629	24,633	176,271,528	2.39	7,156	351.73	171.13	49
2022	989,941	999,802	344,620,353	350,190,067	25,100	225,680,997	2.51	8,991	350.26	225.73	64
2023	979,461	983,139	347,466,000	344,701,751	21,608	210,787,568	2.20	9,755	350.61	214.40	61
2024	972,400	972,837	342,447,148	344,988,592	22,239	224,620,854	2.29	10,100	354.62	230.89	65
2025	905,911	948,602	322,538,316	334,616,151	20,655	212,160,594	2.18	10,272	352.75	223.66	63
Total	4,862,294	4,934,430	1,713,908,068	1,736,797,190	114,235	1,049,521,541	2.32	9,187	351.98	212.69	60
Collision ($1000 Deductible) / Collision (Franchise de 1 000 $)											
2021	603,643	578,848	261,291,601	251,807,292	15,621	129,154,219	2.70	8,268	435.01	223.12	51
2022	658,606	628,895	280,196,018	269,720,625	17,276	186,068,482	2.75	10,770	428.88	295.87	69
2023	738,059	696,098	322,615,662	299,941,425	16,109	189,566,027	2.31	11,768	430.89	272.33	63
2024	849,704	792,886	384,171,455	351,932,201	19,619	236,873,249	2.47	12,074	443.86	298.75	67
2025	1,025,241	921,959	455,751,329	416,042,273	22,773	273,812,169	2.47	12,024	451.26	296.99	66
Total	3,875,253	3,618,686	1,704,026,065	1,589,443,817	91,397	1,015,474,146	2.53	11,111	439.23	280.62	64
Collision - All codes / Collision - Tous les codes											
2021	2,041,194	2,032,447	797,076,521	792,529,887	52,800	398,281,468	2.60	7,543	389.94	195.96	50
2022	2,077,598	2,054,536	806,242,657	800,510,093	55,289	535,781,667	2.69	9,691	389.63	260.78	67
2023	2,152,213	2,110,665	859,234,370	829,179,508	49,739	530,410,798	2.36	10,664	392.85	251.30	64
2024	2,237,096	2,196,346	918,485,130	889,026,335	53,918	591,336,882	2.45	10,967	404.78	269.24	67
2025	2,232,859	2,238,476	927,668,308	926,245,109	54,039	604,512,089	2.41	11,186	413.78	270.06	65
Total	10,740,960	10,632,470	4,308,706,986	4,237,490,932	265,786	2,660,322,903	2.50	10,009	398.54	250.21	63

Garantie et Année de survenance	Véhicules souscrits	Véhicules acquis	Primes souscrites	Primes acquises	Nombre de sinistres	Sinistres et frais de règlement	Fréquence des sinistres par 100 véhicules acquis	Coût moyen par sinistre	Prime acquise moyenne	Coût des sinistres subis par véhicule acquis	Rapport des sinistres aux primes acquises

Alberta

Voitures de tourisme - Sauf exploitants agricoles

Private Passenger Automobile - Excluding Farmers

Alberta

Coverage and Accident Year	Written Vehicles	Earned Vehicles	Written Premiums	Earned Premiums	Number of Claims	Incurred Losses and Loss Adjustment Expenses	Claim Frequency per 100 Earned Vehicles	Average Cost per Claim	Average Earned Premium	Incurred Claim Cost per Earned Vehicle	Earned Incurred Loss Ratio
Comprehensive ($250 Deductible) / Accidents sans collision ni versement (Franchise de 250 $)											
2021	845,530	889,646	251,851,116	257,861,864	23,042	155,504,334	2.59	6,749	289.85	174.79	60
2022	776,595	809,153	230,712,669	241,452,199	22,047	160,688,922	2.72	7,288	298.40	198.59	67
2023	729,902	750,524	220,786,141	224,226,542	19,648	158,278,815	2.62	8,056	298.76	210.89	71
2024	696,724	711,676	216,185,536	217,324,261	26,119	268,673,436	3.67	10,286	305.37	377.52	124
2025	583,746	654,364	182,444,038	205,414,875	15,245	121,820,007	2.33	7,991	313.92	186.17	59
Total	3,632,497	3,815,363	1,101,979,500	1,146,279,740	106,101	864,965,513	2.78	8,152	300.44	226.71	75
Comprehensive ($500 Deductible) / Accidents sans collision ni versement (Franchise de 500 $)											
2021	848,891	832,723	260,435,457	249,193,552	21,803	157,193,597	2.62	7,210	299.25	188.77	63
2022	894,069	869,124	283,271,426	271,829,735	22,933	180,174,282	2.64	7,857	312.76	207.31	66
2023	943,775	919,274	310,724,287	297,345,835	24,095	215,193,161	2.62	8,931	323.46	234.09	72
2024	981,730	962,455	339,079,438	323,966,750	41,760	493,495,226	4.34	11,818	336.60	512.75	152
2025	1,144,753	1,039,316	425,301,983	372,329,220	23,188	212,208,458	2.23	9,152	358.24	204.18	57
Total	4,813,217	4,622,892	1,618,812,591	1,514,665,091	133,778	1,258,264,724	2.89	9,406	327.64	272.18	83
Comprehensive - All codes / Accidents sans collision ni versement - Tous les codes											
2021	2,354,815	2,359,052	720,123,106	704,036,607	66,324	449,951,667	2.81	6,784	298.44	190.73	64
2022	2,373,575	2,359,432	741,642,161	731,454,547	66,107	492,253,462	2.80	7,446	310.01	208.63	67
2023	2,432,934	2,398,513	788,794,899	762,661,227	66,840	561,536,901	2.79	8,401	317.97	234.12	74
2024	2,496,874	2,467,484	853,810,535	819,091,289	109,884	1,247,645,214	4.45	11,354	331.95	505.63	152
2025	2,496,765	2,498,363	932,370,595	890,245,440	60,075	526,105,259	2.40	8,757	356.33	210.58	59
Total	12,154,962	12,082,844	4,036,741,296	3,907,489,110	369,230	3,277,492,503	3.06	8,877	323.39	271.25	84
Specified Perils - All codes / Risques Spécifiés - Tous les codes											
2021	24,425	24,085	2,709,696	2,562,607	226	1,481,527	0.94	6,555	106.40	61.51	58
2022	24,606	24,510	2,927,695	2,814,782	247	1,874,715	1.01	7,590	114.84	76.49	67
2023	24,200	24,440	3,082,070	3,014,610	222	2,037,590	0.91	9,178	123.35	83.37	68
2024	24,253	24,201	3,221,359	3,150,082	325	3,049,809	1.34	9,387	130.16	126.02	97
2025	23,488	23,728	3,346,801	3,266,396	142	1,384,368	0.60	9,736	137.66	58.34	42
Total	120,972	120,965	15,287,621	14,808,476	1,162	9,828,010	0.96	8,457	122.42	81.25	66
Total											
2021	2,825,317	2,806,654	4,457,206,615	4,366,764,265	215,624	2,823,078,545			1,555.86	1,005.85	65
2022	2,867,184	2,840,135	4,545,893,135	4,490,724,332	238,495	3,574,536,495			1,581.17	1,258.58	80
2023	2,958,551	2,906,962	4,933,945,505	4,728,049,982	240,092	4,076,279,634			1,626.46	1,402.25	86
2024	3,057,150	3,007,306	5,352,814,841	5,118,728,553	301,534	5,293,176,211			1,702.10	1,760.11	103
2025	3,102,824	3,086,656	5,904,935,634	5,616,982,897	257,197	4,934,908,190			1,819.76	1,598.79	88
Total	14,811,026	14,647,713	25,194,795,730	24,321,250,030	1,252,942	20,701,979,074			1,660.41	1,413.33	85

Garantie et Année de survenance	Véhicules souscrits	Véhicules acquis	Primes souscrites	Primes acquises	Nombre de sinistres	Sinistres et frais de règlement	Fréquence des sinistres par 100 véhicules acquis	Coût moyen par sinistre	Prime acquise moyenne	Coût des sinistres subis par véhicule acquis	Rapport des sinistres aux primes acquises

Alberta

Voitures de tourisme - Sauf exploitants agricoles