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

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

DATE: July 20, 2026

BULLETIN NO: 2026-34
AUTOMOBILE EXHIBITS

2025 ACTUAL LOSS RATIO EXHIBIT
PRIVATE PASSENGER AUTOMOBILE EXCLUDING FARMERS
ONTARIO

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 Notes to Users, selected Age-to-Ultimate **Implied Incurred Loss Development factors** and Unallocated Loss Adjustment Expense factors.

Please refer to the Ontario Loss Development Exhibit, Product AUTO7001-ON, distributed with Bulletin No: 2026-23 dated May 27, 2026 for further information in the Notes to Users section 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 these exhibits, please contact the staff references below.

GISA Statistical Service Provider
Staff References: Edith Tso, edith.tso@gisassp.com
Zvjezdana Hehet, zvjezdana.hehet@gisassp.com

Product: AUTO1005-ON

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

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

DATE : Le 20 juillet 2026

BULLETIN N° : 2026-34
TABLEAUX STATISTIQUES AUTOMOBILES

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

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 Notes à l'intention de l'utilisateur, certains **coefficients de matérialisation implicites des sinistres subis** et les coefficients de frais de rajustement des sinistres non imputés.

Veuillez consulter le produit AUTO7001-ON Tableau de d'évolution des sinistres de l'Ontario distribué avec le bulletin no 2026-23 daté du 27 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 : Edith Tso, edith.tso@gisassp.com
Zvjezdana Hehet, zvjezdana.hehet@gisassp.com

Produit : AUTO1005-ON

AUTOMOBILE INSURANCE EXPERIENCE

ACTUAL LOSS RATIO EXHIBIT

PRIVATE PASSENGER AUTOMOBILE EXCLUDING FARMERS

ONTARIO

2025/12

RÉSULTATS TECHNIQUES EN ASSURANCE AUTOMOBILE

TABLEAU RAPPORT SINISTRES-PRIMES RÉEL

VOITURES DE TOURISME SAUF LES VÉHICULES D'EXPLOITATION AGRICOLE

ONTARIO

PRODUCT // PRODUIT

AUTO1005-ON

© 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..... 26

Notes to Users - Background

1. **The 2025 Automobile Insurance Exhibit Introduction, AUTO1003-ON, 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. 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).

3. 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.

4. 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 **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.

   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.

   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.

6. 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.

7. Readers of this report should consider the 2021 actual loss ratios anomalies 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 2022 *earned* premium is an average of the written premium in 2021 and 2022.

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.

<u>Accident Benefits</u>

- 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:

  - A reduction 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.

<u>Comprehensive</u>

- 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 incurred claim amount factors** was made to estimate the impact of the above reforms.

Data Adjustments

The **implied 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 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.

- 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 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.**

As a result of various changes mentioned above, the selection of **implied incurred loss development factors**, for Bodily Injury in particular, at the early ages of development is subject to even greater uncertainty than usual.

Glossary

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.

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

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

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

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

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

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

Private Passenger Automobile excluding Farmers
Implied Age-to-Ultimate Development Factors

Acc. Period	BI	PD	DC	TPL	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under Insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
Implied 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
Implied 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

Implied Incurred Amount of Claims

Acc. Period	BI	PD	DC	TPL	Acc. Ben.	Unins. Auto.	Under Insured	Coll.	All Perils	Comp.	Spec. Perils
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

Implied 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

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 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.

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.

Remarques à l'intention des utilisateurs - Contexte

1. **L'introduction aux tableaux statistiques automobiles de 2025, AUTO1003-ON, 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. 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).

3. 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.

4. Les coefficients de matérialisation ont été imputés aux nombres de sinistres et aux montants de sinistres pour faire des projections au niveau final estimé. Dans le but de produire des tableaux pondérés, sauf indication contraire, **les coefficients de matérialisation 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.

   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.

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.

6. 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.

7. Les lecteurs de ce rapport devraient considérer les rapports 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 2022 sont une moyenne des primes souscrites en 2021 et 2022.

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 du montant des sinistres subis** n'a été effectué pour estimer l'impact des réformes ci-dessus.

Ajustements des données

Les coefficients implicites du nombre et du montant 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, provenant de plusieurs sources, notamment les suivantes:

- 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.

- 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 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.**

À la suite des divers changements mentionnés ci-dessus, la sélection des **coefficients de matérialisation implicites des sinistres**, pour les blessures corporelles en particulier, à des âges de matérialisation plus récents est soumise à une incertitude encore plus grande que d'habitude.

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.

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

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

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

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

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

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

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 implicites											
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
Nombre de sinistres implicites											
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 implicites											
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
Nombre de sinistres implicites											
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

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 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.

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.

PRIVATE PASSENGER EXCLUDING FARMERS

VOITURES DE TOURISME SAUF EXPLOITATION AGRICOLE

Private Passenger Automobile - Excluding Farmers

Ontario

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	8,024,926	7,958,844	5,991,509,703	5,994,785,231	179,780	2,887,512,580	2.26	16,061	753.22	362.81	48
2022	8,131,698	8,066,235	6,229,346,833	6,113,095,847	228,894	3,928,899,771	2.84	17,165	757.86	487.08	64
2023	8,286,723	8,200,974	6,707,684,195	6,441,766,077	253,950	4,777,855,611	3.10	18,814	785.49	582.60	74
2024	8,390,694	8,350,450	7,399,626,775	7,037,454,261	261,204	5,287,132,513	3.13	20,241	842.76	633.16	75
2025	8,441,061	8,408,215	8,004,491,547	7,717,751,369	267,178	5,426,505,793	3.18	20,310	917.88	645.38	70
Total	41,275,102	40,984,717	34,332,659,053	33,304,852,785	1,191,006	22,307,906,269	2.91	18,730	812.62	544.30	67
Bodily Injury / Dommages corporels											
2021	8,024,926	7,958,844	3,101,432,268	3,117,118,973	8,493	1,546,334,973	0.11	182,065	391.65	194.29	50
2022	8,131,697	8,066,234	3,175,361,876	3,134,982,183	10,655	1,932,677,422	0.13	181,391	388.65	239.60	62
2023	8,286,723	8,200,974	3,229,399,871	3,205,129,218	12,471	2,370,735,387	0.15	190,103	390.82	289.08	74
2024	8,390,694	8,350,450	3,359,137,561	3,274,229,142	13,123	2,688,521,485	0.16	204,868	392.10	321.96	82
2025	8,441,061	8,408,215	3,540,995,555	3,460,628,424	12,685	2,727,698,514	0.15	215,041	411.58	324.41	79
Total	41,275,101	40,984,716	16,406,327,131	16,192,087,940	57,427	11,265,967,781	0.14	196,180	395.08	274.88	70
Property Damage / Dommages matériels											
2021	8,021,884	7,954,988	135,217,644	135,196,644	6,338	67,265,154	0.08	10,613	17.00	8.46	50
2022	8,129,445	8,063,994	139,278,962	136,887,849	7,971	96,763,668	0.10	12,139	16.98	12.00	71
2023	8,283,242	8,197,720	149,233,364	144,078,092	9,275	119,706,458	0.11	12,906	17.58	14.60	83
2024	8,386,941	8,346,524	161,364,615	154,530,219	9,715	119,749,190	0.12	12,326	18.51	14.35	77
2025	8,435,164	8,403,179	174,111,296	167,850,661	8,681	109,030,123	0.10	12,560	19.97	12.97	65
Total	41,256,677	40,966,405	759,205,881	738,543,466	41,981	512,514,593	0.10	12,208	18.03	12.51	69
Direct Compensation / Indemnisation directe											
2021	8,018,075	7,953,958	2,754,859,791	2,742,469,613	164,949	1,273,912,453	2.07	7,723	344.79	160.16	46
2022	8,122,082	8,057,146	2,914,705,903	2,841,225,722	210,268	1,899,458,682	2.61	9,034	352.63	235.75	67
2023	8,277,525	8,190,738	3,329,050,960	3,092,558,768	232,204	2,287,413,766	2.83	9,851	377.57	279.27	74
2024	8,380,826	8,340,191	3,879,124,599	3,608,694,899	238,365	2,478,861,838	2.86	10,399	432.69	297.22	69
2025	8,426,014	8,396,446	4,289,384,696	4,089,272,284	245,812	2,589,777,157	2.93	10,536	487.02	308.44	63
Total	41,224,523	40,938,479	17,167,125,949	16,374,221,287	1,091,598	10,529,423,896	2.67	9,646	399.97	257.20	64
Accident Benefits / Indemnités d'accident											
2021	8,016,140	7,949,973	3,493,029,029	3,542,038,193	52,628	1,802,507,651	0.66	34,250	445.54	226.73	51
2022	8,125,997	8,058,881	3,563,007,715	3,514,507,694	64,359	2,067,226,652	0.80	32,120	436.10	256.52	59
2023	8,284,757	8,196,696	3,742,492,379	3,652,148,862	72,919	2,412,888,214	0.89	33,090	445.56	294.37	66
2024	8,394,148	8,350,652	3,787,974,267	3,771,687,717	75,790	2,511,094,591	0.91	33,132	451.66	300.71	67
2025	8,445,758	8,411,466	3,811,870,333	3,799,719,868	77,434	2,600,135,446	0.92	33,579	451.73	309.12	68
Total	41,266,801	40,967,668	18,398,373,723	18,280,102,335	343,129	11,393,852,553	0.84	33,206	446.21	278.12	62
Uninsured Automobile / Véhicule non assuré											
2021	8,010,785	7,942,981	130,245,693	132,040,557	1,384	83,860,747	0.02	60,591	16.62	10.56	64
2022	8,120,011	8,053,453	132,477,594	131,020,666	1,915	104,595,082	0.02	54,614	16.27	12.99	80
2023	8,275,845	8,188,905	138,487,016	135,483,787	2,354	118,375,314	0.03	50,279	16.54	14.46	87
2024	8,385,060	8,341,935	139,619,462	139,023,529	2,969	152,508,122	0.04	51,359	16.67	18.28	110
2025	8,436,690	8,402,634	144,962,394	142,048,684	3,497	181,496,726	0.04	51,898	16.91	21.60	128
Total	41,228,391	40,929,908	685,792,159	679,617,223	12,120	640,835,991	0.03	52,873	16.60	15.66	94
Underinsured Motorist / Automobiliste sous-assuré											
2021	7,746,072	7,681,313	147,266,914	145,656,186	254	68,408,887	0.00	269,450	18.96	8.91	47
2022	7,842,134	7,781,660	152,454,754	149,992,845	320	78,873,104	0.00	246,566	19.28	10.14	53
2023	7,945,709	7,896,062	154,841,239	154,272,577	306	78,673,417	0.00	257,089	19.54	9.96	51
2024	8,039,626	7,988,181	150,539,190	151,977,852	416	98,687,167	0.01	237,308	19.03	12.35	65
2025	8,103,063	8,072,690	156,737,896	153,126,633	431	81,215,990	0.01	188,435	18.97	10.06	53
Total	39,676,604	39,419,906	761,839,993	755,026,093	1,727	405,858,564	0.00	235,056	19.15	10.30	54
All Perils ($500 Deductible) / Tous Risques (Franchise de 500 $)											
2021	965,689	926,996	446,656,487	431,436,158	41,309	276,618,929	4.46	6,696	465.41	298.40	64
2022	978,338	972,135	470,520,322	457,659,122	54,308	439,097,608	5.59	8,085	470.78	451.68	96
2023	981,695	980,104	551,235,578	504,216,340	61,687	519,702,423	6.29	8,425	514.45	530.25	103
2024	964,346	975,198	653,753,755	604,933,349	57,129	447,737,326	5.86	7,837	620.32	459.12	74
2025	924,404	944,602	698,796,697	680,395,781	56,481	412,222,180	5.98	7,298	720.30	436.40	61
Total	4,814,472	4,799,035	2,820,962,839	2,678,640,750	270,915	2,095,378,467	5.65	7,734	558.16	436.62	78

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

Ontario

Voitures de tourisme - Sauf exploitants agricoles

Private Passenger Automobile - Excluding Farmers

Ontario

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
All Perils ($1000 Deductible) / Tous Risques (Franchise de 1 000 $)											
2021	574,713	552,187	325,944,363	311,306,388	21,401	235,780,406	3.88	11,017	563.77	426.99	76
2022	606,709	588,482	363,593,119	342,002,990	29,208	386,610,336	4.96	13,236	581.16	656.96	113
2023	640,321	620,019	463,573,287	404,465,630	35,281	503,663,870	5.69	14,276	652.34	812.34	125
2024	694,750	666,484	639,607,006	550,710,467	35,858	496,934,914	5.38	13,858	826.29	745.61	90
2025	709,056	702,060	739,102,996	694,555,972	38,805	465,183,075	5.53	11,988	989.31	662.60	67
Total	3,225,549	3,129,233	2,531,820,771	2,303,041,446	160,553	2,088,172,600	5.13	13,006	735.98	667.31	91
All Perils - All codes / Tous risques - Tous les codes											
2021	1,787,028	1,746,579	909,391,649	888,543,573	75,594	617,528,764	4.33	8,169	508.73	353.56	69
2022	1,829,374	1,806,062	977,258,366	939,064,706	98,091	985,515,511	5.43	10,047	519.95	545.67	105
2023	1,870,680	1,845,777	1,184,455,445	1,061,966,622	113,365	1,229,199,695	6.14	10,843	575.35	665.95	116
2024	1,920,400	1,896,001	1,529,614,101	1,356,317,169	108,851	1,127,606,083	5.74	10,359	715.36	594.73	83
2025	1,923,699	1,922,687	1,740,551,344	1,644,815,664	112,854	1,059,600,448	5.87	9,389	855.48	551.10	64
Total	9,331,181	9,217,107	6,341,270,905	5,890,707,733	508,754	5,019,450,502	5.52	9,866	639.11	544.58	85
Collision ($500 Deductible) / Collision (Franchise de 500 $)											
2021	2,914,849	2,917,533	925,995,095	932,894,635	56,251	462,683,161	1.93	8,225	319.75	158.59	50
2022	2,927,240	2,918,902	941,965,874	931,404,872	73,440	697,010,577	2.52	9,491	319.09	238.79	75
2023	2,928,723	2,930,525	1,065,879,661	993,208,073	78,273	789,286,063	2.67	10,084	338.92	269.33	79
2024	2,786,988	2,866,289	1,175,389,999	1,131,538,625	73,904	769,681,285	2.58	10,415	394.77	268.53	68
2025	2,799,615	2,762,357	1,266,853,618	1,211,545,952	72,342	747,918,903	2.62	10,339	438.59	270.75	62
Total	14,357,414	14,395,606	5,376,084,247	5,200,592,158	354,210	3,466,579,989	2.46	9,787	361.26	240.81	67
Collision ($1000 Deductible) / Collision (Franchise de 1 000 $)											
2021	1,161,793	1,126,718	446,197,229	432,069,937	24,677	254,030,457	2.19	10,294	383.48	225.46	59
2022	1,243,045	1,196,904	501,450,851	470,190,399	34,534	411,714,959	2.89	11,922	392.84	343.98	88
2023	1,373,421	1,305,145	644,775,633	563,197,375	40,109	519,589,656	3.07	12,954	431.52	398.11	92
2024	1,572,840	1,471,642	903,261,574	774,943,834	46,471	620,997,872	3.16	13,363	526.58	421.98	80
2025	1,779,656	1,679,411	1,078,748,043	995,265,114	55,643	727,933,227	3.31	13,082	592.63	433.45	73
Total	7,130,756	6,779,820	3,574,433,330	3,235,666,660	201,434	2,534,266,171	2.97	12,581	477.25	373.80	78
Collision - All codes / Collision - Tous les codes											
2021	5,336,057	5,306,886	1,852,526,948	1,837,891,350	107,697	962,042,706	2.03	8,933	346.32	181.28	52
2022	5,418,851	5,369,398	1,939,099,539	1,886,736,888	144,463	1,489,182,082	2.69	10,308	351.39	277.35	79
2023	5,534,832	5,476,601	2,274,431,102	2,081,107,891	156,331	1,743,342,682	2.85	11,152	380.00	318.33	84
2024	5,549,625	5,551,234	2,711,857,546	2,508,991,935	156,583	1,828,472,340	2.82	11,677	451.97	329.38	73
2025	5,557,706	5,548,070	2,920,877,269	2,823,496,189	160,140	1,879,229,245	2.89	11,735	508.91	338.72	67
Total	27,397,071	27,252,189	11,698,792,404	11,138,224,252	725,215	7,902,269,055	2.66	10,896	408.71	289.97	71
Comprehensive ($300 Deductible) / Accidents sans collision ni versement (Franchise de 300 $)											
2021	379,421	392,209	44,367,195	46,114,298	12,462	42,084,569	3.18	3,377	117.58	107.30	91
2022	363,570	370,694	43,120,426	43,651,576	13,287	56,687,681	3.58	4,267	117.76	152.92	130
2023	342,517	354,289	49,962,488	45,246,092	14,097	67,629,017	3.98	4,797	127.71	190.89	149
2024	308,501	325,796	61,449,266	56,184,707	11,405	45,974,539	3.50	4,031	172.45	141.11	82
2025	288,390	296,735	64,206,479	63,484,233	11,027	39,271,072	3.72	3,561	213.94	132.34	62
Total	1,682,400	1,739,723	263,105,854	254,680,906	62,278	251,646,879	3.58	4,041	146.39	144.65	99
Comprehensive ($500 Deductible) / Accidents sans collision ni versement (Franchise de 500 $)											
2021	3,322,969	3,346,765	364,049,996	366,348,453	75,493	323,479,990	2.26	4,285	109.46	96.65	88
2022	3,332,950	3,323,546	377,386,484	369,500,582	91,593	521,956,678	2.76	5,699	111.18	157.05	141
2023	3,333,928	3,336,530	482,328,431	415,838,250	104,476	672,012,769	3.13	6,432	124.63	201.41	162
2024	3,187,891	3,273,451	661,152,726	575,066,363	94,804	521,859,359	2.90	5,505	175.68	159.42	91
2025	3,162,048	3,147,615	763,740,521	717,784,759	96,541	424,989,306	3.07	4,402	228.04	135.02	59
Total	16,339,786	16,427,906	2,648,658,158	2,444,538,408	462,906	2,464,298,103	2.82	5,324	148.80	150.01	101
Comprehensive - All codes / Accidents sans collision ni versement - Tous les codes											
2021	5,704,598	5,700,727	643,678,785	653,483,288	135,001	661,209,421	2.37	4,898	114.63	115.99	101
2022	5,755,410	5,718,852	674,303,853	655,506,843	162,266	1,070,935,201	2.84	6,600	114.62	187.26	163
2023	5,851,011	5,802,780	899,367,523	758,538,799	185,530	1,433,800,846	3.20	7,728	130.72	247.09	189
2024	5,878,711	5,873,239	1,368,977,839	1,131,872,472	169,856	1,158,247,043	2.89	6,819	192.72	197.21	102
2025	5,885,470	5,881,161	1,628,833,619	1,517,086,770	178,443	976,086,728	3.03	5,470	257.96	165.97	64
Total	29,075,201	28,976,760	5,215,161,619	4,716,488,171	831,096	5,300,279,238	2.87	6,377	162.77	182.91	112

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

Ontario

Voitures de tourisme - Sauf exploitants agricoles

Private Passenger Automobile - Excluding Farmers

Ontario

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
Specified Perils ($300 Deductible) / Risques Spécifiés (Franchise de 300 $)											
2021	4,724	3,731	501,698	387,117	47	524,277	1.26	11,155	103.77	140.54	135
2022	2,696	3,497	276,710	369,893	53	489,966	1.52	9,245	105.78	140.12	132
2023	1,910	2,368	270,085	264,652	29	335,500	1.22	11,569	111.74	141.65	127
2024	1,367	1,639	228,572	260,869	13	175,657	0.79	13,512	159.12	107.14	67
2025	1,050	1,206	164,501	197,093	7	51,551	0.58	7,334	163.44	42.75	26
Total	11,748	12,441	1,441,566	1,479,625	149	1,576,950	1.20	10,582	118.93	126.75	107
Specified Perils ($500 Deductible) / Risques Spécifiés (Franchise de 500 $)											
2021	1,576	1,496	117,258	107,745	11	89,050	0.74	8,095	72.05	59.54	83
2022	1,412	1,486	112,246	115,203	13	239,112	0.87	18,393	77.50	160.86	208
2023	1,291	1,338	128,797	114,245	8	219,443	0.60	27,430	85.35	163.95	192
2024	1,190	1,262	140,047	140,641	7	95,263	0.55	13,609	111.43	75.48	68
2025	1,268	1,198	177,950	153,153	8	54,303	0.67	6,727	127.86	45.34	35
Total	6,736	6,780	676,298	630,986	47	697,171	0.69	14,811	93.06	102.82	110
Specified Perils - All codes / Risques Spécifiés - Tous les codes											
2021	7,781	6,604	727,599	591,621	78	1,012,043	1.18	12,975	89.58	153.24	171
2022	5,534	6,386	497,213	589,333	81	890,331	1.27	10,992	92.29	139.42	151
2023	4,832	5,242	562,982	511,841	59	919,982	1.13	15,593	97.64	175.49	180
2024	4,821	4,839	694,266	639,348	43	903,031	0.89	21,001	132.13	186.62	141
2025	5,375	5,089	861,588	767,433	36	525,005	0.71	14,472	150.81	103.17	68
Total	28,343	28,160	3,343,648	3,099,577	297	4,250,392	1.06	14,298	110.07	150.94	137
Total											
2021	8,024,926	7,958,844	13,168,376,320	13,195,029,998	552,416	7,084,082,798			1,657.91	890.09	54
2022	8,131,698	8,066,235	13,668,445,867	13,390,514,822	700,389	9,726,117,734			1,660.07	1,205.78	73
2023	8,286,723	8,200,974	15,102,321,881	14,285,796,456	784,815	11,795,055,760			1,741.96	1,438.25	83
2024	8,390,694	8,350,450	17,088,903,446	16,097,964,283	775,712	12,164,650,891			1,927.80	1,456.77	76
2025	8,441,061	8,408,215	18,409,185,990	17,798,812,610	800,013	12,204,795,380			2,116.84	1,451.53	69
Total	41,275,102	40,984,717	77,437,233,504	74,768,118,168	3,613,344	52,974,702,564			1,824.29	1,292.55	71

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

Ontario

Voitures de tourisme - Sauf exploitants agricoles